nur 3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €

Österreich	3,80 €
Schweiz	6,50 sFr
Benelux	3,80 €
Frankreich	3,80 €
Italien	4,30 €
Dänemark	36,- dkr



B13411

TESTS

STARK: 189 von Roco

SCHNITTIG: AVE und TGV-Duplex von Mehano

Werkstatt

- Mystisches Massiv
- Messlok als Versuchsobjekt

Die Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt

Hirschsprung

Das Großlabor im Schwarzwald

Unverzichtbare Helfer
Die V15 der DR

Dampfreservat innere Mongolei
Appetithappen für Langnasen

60 Züge auf der Heimanlage
Der PC als Fahrdienstleiter

Jetzt neu:

MEB-Modellbahn-Kalender 2005

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt vom bekannten Fotografen Andreas Stirl. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen.
Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2005 führen wird.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet. Lieferung nur, solange Vorrat reicht!

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.



€ 9,95 + € 4.- Versandkostenanteil

Sonderpreis für Abonnenten: € 9,95 frei Haus

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried



Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender bitte Anzahl angeben: ______ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

☐ Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden:

☐ Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

12/04

Inhalt

36 Kleiner Blaumann

Die Neubau-Kleindieselloks der Baureihe V 15, erstmals gebaut 1959, rationalisierten bei der DR den Rangierbetrieb.



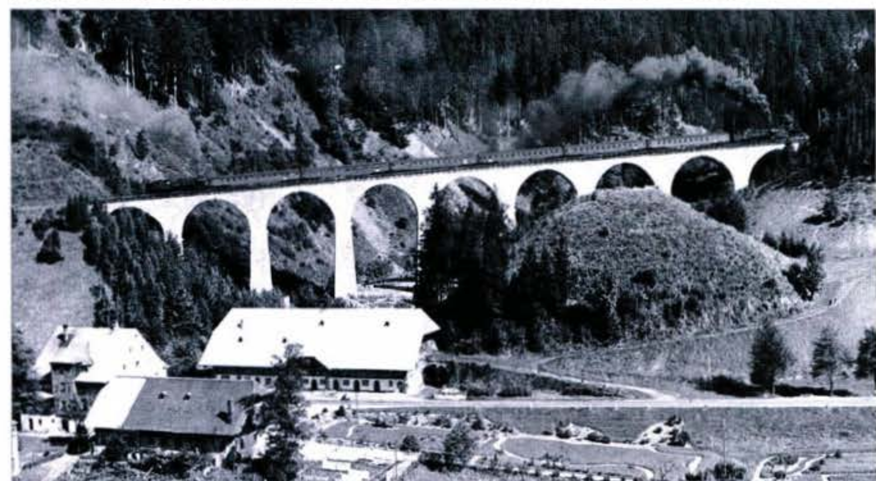


62 Hölle, wunderbar

Wie das bemerkenswerte und wirklichkeitsnahe Diorama des Titels entstand, beschreibt der Erbauer Michael Robert Gauß.

14 In den Schwarzwald mit dem Zug

Zu jeder Zeit bot die Höllentalbahn etwas Spektakuläres – ob Betrieb mit Zahnradloks, die 85, E244 oder die 145 bis 1979.





In nur drei Wochen schuf Michael Robert Gauß für MEB dieses herrliche Hirschsprung-Diorama. Fahrzeuge: 85: Weinert; Autos: Busch, Brekina. Foto: Gauß

100 PC-gesteuert in XXL

Eine Heimanlage, sechs Meter breit und 14 Meter lang, stellt manche Clubanlage in den Schatten.



42 Traktionswechsel

In der inneren Mongolei in Nordost-China dampft es noch, aber Dieselloks übernehmen mehr und mehr Züge.



BAHNWELT AKTUELL

SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN

Wieder Dampf in Carlsfeld

Foto: Stefan Herforth



Es ist wieder Leben im Bahnhof Carlsfeld! Am 9. Oktober wurden die Betriebsanlagen nach 36 Jahren mit der Jöhstädter 99 568 wiedereröffnet.

● Schon im vergangenen Jahr führte ein Gleis in den sanierten Lokschuppen in Carlsfeld, und die IVK 99 568 der IG Preßnitztalbahn war nach mehr als 36 Jahren als erste Dampflok wieder zu Gast. Dieselbe Maschine weilte auch zur feierlichen Wiedereröffnung der Bahnhofsanlagen am 9. und 10. Oktober 2004 bei den Freunden des Fördervereins Westsächsische Schmalspurbahnen am Endpunkt der einstigen Schmalspurstrecke von Wilkau-Haßlau. Im April 1970 hatte die DR die gesamte Strecke ab Schönheide Süd abgebaut, nachdem der Güterverkehr schon 1967 und der Reiseverkehr noch ein Jahr früher eingestellt worden war. Dabei war es für die Erhaltung eines der letzten noch im Originalzustand erhaltenen Schmalspurlokschuppens in Sachsen ebenfalls fast zu spät. 1998 begannen dort Abrissarbeiten, die erst durch das beherzte Eingreifen von Eisenbahnfreunden gestoppt werden konnten. Dach, Fenster, Tor und die typische Holzverschalung wurden seitdem vollständig erneuert. Neben dem Empfangsgebäude, das auch reaktiviert wurde, liegen inzwischen alle für einen Betrieb notwendigen Gleise im Bahnhof Carlsfeld. Vor zwei Jahren erst hatten Mitglieder des Fördervereins mehrere hundert Meter der alten völlig verwachsenen Trasse freigeschnitten. Auf den 7,3 Kilometern Richtung Schönheide Süd sind unter anderem fünf vorhandene Brücken für den Bahnbetrieb zu sichern und drei neu zu errichten. Der Direktheit der Vereinsmitglieder einerseits, aber auch ihrem Realitätssinn andererseits ist es zu verdanken, dass politische Entscheidungsträger von den Projekten überzeugt und Fördermittel erschlossen werden konnten. Außerdem bemühen sich die westsächsischen Eisenbahnfreunde um die Reaktivierung des regelspurigen Streckenabschnitts Schönheide Süd – Muldenberg (17,7 Kilometer). Sie haben diese Strecke in diesem Jahr übernommen, von Wildwuchs schon weit befreit und wollen ab 2005 Fahrten mit einem SKL der Bauart Schöneweide anbieten. In Schönheide Süd wurden das Empfangsgebäude und der Güterschuppen saniert, und im Kleinlokschuppen steht die vereinseigene V10B. Angestrebt wird eine Vermarktung der erhaltenen Strecke im Rahmen eines umfassenden touristischen Angebotes in der Region.



Foto: Henschel

Anlässlich einer Rundfahrt *des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR) passierte 38 2267 der DGEG auf der Strecke Gladbeck West – Horst Nord am 2. Oktober 2004 den so genannten Tetraeder, ein neues Wahrzeichen, bei Bottrop Boyan. Das auf einer Abraumhalde stehende Metallgerüst bietet eine gute Aussicht über die Region und über zwei Bahnstrecken.*

NRW

Kein Wunder von Dortmund

● Nicht nur der ortsansässige Fußballclub Borussia Dortmund steckt in Schwierigkeiten. Nach immer neuen Verzögerungen wird der neue Dortmunder Hauptbahnhof „3Do" nicht rechtzeitig zur Fußballweltmeisterschaft 2006 fertig und der Ausbau des WM-Bahnhofs Dortmund-Westfalenhalle bereitet Probleme. Der Haltepunkt in unmittelbarer Nähe des Westfalenstadions steht auf alten Hohlräumen, die der frühere Bergbau hinterließ. Ende Oktober begannen Probebohrungen. Um rechtzeitig mit den Arbeiten fertig zu werden, muss der Haltepunkt für Züge Richtung Unna, Soest und Hagen zeitweise gesperrt werden. Nach Abschluss der Bohrungen sollen die Umbauarbeiten im März 2005 beginnen.


Foto: SHB/Schäfer

Der älteste fahrtüchtige *Stuttgarter Straßenbahntriebwagen, der Wagen mit der Nummer 222 (Herbrand/AEG), wurde dieses Jahr 100 Jahre alt. Der Museumsverein Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB) feierte den Jubilar am 18. und 19. September 2004 unter anderem mit einem großen Fahrzeugkorso.*

NRW

Abschied von der DME

● Im Dezember heißt es Abschied zu nehmen von der Dortmund-Märkischen Eisenbahn (DME), ein Zusammenschluss der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsbetriebe. Das Unternehmen betreibt seit 1999 den Verkehr auf der Strecke Dortmund – Hagen – Brügge – Lüdenscheid. In jüngster Vergangenheit verlor die DME eine neue Ausschreibung der Strecke. Ab Fahrplanwechsel wird die DB AG mit neuen Triebwagen der Baureihe 648 (Lint 41) den Verkehr übernehmen. Derzeit führt der Hersteller Alstom LHB mit der neuen Fahrzeuggeneration umfangreiche Testfahrten durch.


Foto: Henschel

Ein Talent-Tw der DME passiert am 16. September 2004 als Regionalbahn 52 nach Lüdenscheid Hagen Dahlau.


Foto: Heilmann

Die Ablösung steht schon bereit: Für den Einsatz ab Dortmund bestellte DB Regio sieben zweiteilige Einheiten der neuen Baureihe 648.2, die bis Ende 2004 abgeliefert sein sollen.

Tradition auf dem Prüfstand


Dr. Karlheinz Haucke

Unruhige Zeiten für deutsche Traditionsfirmen und Traditionsmarken: Nach Siemens, Karstadt, Salamander und noch vor Opel sendet nun auch Märklin deutliche Warnsignale.

Die noch zu Jahresbeginn scheinbar so heile Welt der Modellbahnbranche bekommt nun offensichtlich ebenfalls verstärkt die Konsumflaute zu spüren. Dass auch für den Branchenführer die Bäume nicht unablässig in den Himmel wachsen, musste ja Märklin-Chef Paul Adams schon vor Monaten einräumen. Inzwischen aber deutet sich an, dass die Umsatzeinbußen im Jahr 2003 wohl auch 2004 eine Fortsetzung finden könnten.

Als 1967 die erste Rezession die wirtschaftswunderverwöhnten Bundesdeutschen traf, folgte auch Märklin dem Beispiel vieler Firmen und senkte auf breiter Front die Preise. Heute geht das Unternehmen einen anderen Weg und will, wie das derzeit in Managementkreisen offensichtlich als Patentrezept angesehen wird, Arbeitsplätze abbauen. 400 sollen es in Göppingen sein, das ist mehr als ein Drittel der dortigen Belegschaft. Es trifft halt immer nur die Kleinen.

Ein gefährliches Spiel, was da unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten in Gang gesetzt wurde. Jeder Arbeitsplatz weniger bedeutet grundsätzlich auch den Verlust potentieller Kunden und vor allem von Sympathieträgern, die sich mit ihrem Unternehmen und der Marke identifitzieren.

Bad news are good news, heißt es, aber nicht immer fördern schlechte Nachrichten tatsächlich den guten Ruf. Und der ist schnell verspielt. Opel lässt grüßen!

BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

Spatz – ein neuer Triebzug


Foto: Armin Schmutz

Gewöhnungsbedürftig ist die Anschrift „ZB Die Zentralbahn".

● Am 8. Oktober 2004 lud die Stadler-Rail-Group zahlreiche Gäste und die Medien zu einer weiteren Premiere nach Altenrhein. Der erste „SPATZ", der neue **S**chmalspur **Pa**norama **T**rieb**z**ug, ABe 4/8, stand bereit für die Schlüsselübergabe durch Hans Kubat, CEO Stadler Altenrhein AG, an Josef Langenegger, Geschäftsleiter SBB Brünigbahn und Direktor LSE. Stadler erhielt den Zuschlag zur Lieferung zehn solcher Triebzüge im Werte von rund 62 Millionen Schweizer Franken an die Brünigbahn und die LSE, die ab 2005 zur Zentralbahn fusionieren werden. Zwei Triebzüge werden ab 12. Dezember 2004 auf der Talstrecke der Brünigbahn zwischen Interlaken Ost und Meiringen pendeln, währen die anderen acht Spatzen, Ablieferung ab Januar 2005 im Monatsrhythmus, in Doppeltraktion für die Strecken Luzern – Giswil und Luzern – Stans vorgesehen sind. Mit einer Entwicklungs- und Bauzeit von nicht ganz zwei Jahren wurde ein neuer Triebzug realisiert, der alle Anforderungen von Regional- und S-Bahnen auf Meterspur erfüllt. Das für 100 km/h ausgelegte dreiteilige Fahrzeug verfügt über vier angetriebene Achsen in zwei Triebdrehgestellen im mittleren, hochflurigen Panoramawagen, wo auch Trafo, Stromrichter, Batterie, Bordnetzumrichter und Kompressor unterflur angeordnet sind, während Stromabnehmer, der Hauptschalter, die Klimaanlage sowie die Luftbehälter auf dem Dach montiert sind. Die zwei niederflurigen Gelenksteuerwagen in Leichtbau-Alu-Konstruktion verfügen über je ein Drehgestell am Kopf und stützen sich am anderen Ende auf den Mittelwagen ab. Breite Einstiege, je zwei pro Seite und Steuerwagen, erlauben einen raschen Fahrgastwechsel im S-Bahnbetrieb. Luftgefederte Drehgestelle werden für hohen Fahrkomfort sorgen. Der Mittelwagen ist als Salonwagen mit Panoramafenstern in der Dachschräge ausgebildet. Erst- und Zweitklassabteile sind mit komfortabler Bestuhlung ausgerüstet. Die geschlossene WC-Anlage im Niederflurbereich ist behindertengerecht.

ZWISCHENHALT

Der ehemalige Postbahnhof in Frankfurt/Main soll S-Bahn-Werkstatt werden. DB Regio hat dazu eine Ausschreibung im Amtsblatt der EU veröffentlicht.

Neue Triebwagen für Bayern und Brandenburg will DB Regio. Insgesamt sollen 30 mit Option auf 60 Einheiten bestellt werden. Sie sollen 120 bis 200 Fahrgäste aufnehmen können, 140 km/h schnell sein und im Einsteigebereich eine Fußbodenhöhe von 600 und 800 mm haben.

Die Bahnindustrie beklagt den Einbruch bei Auftragseingängen. Diese hätten im ersten Halbjahr 2004 um 34 Prozent unter dem Vorjahr gelegen. Als Grund werden sinkende Investitionsmittel des Bundes und die Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln angesehen.

China will Alstom: Die Volksrepublik will 60 Regionalzüge ordern und davon 51 durch Technologietransfer selbst bauen. Die Ausrüstung soll aus Italien und Frankreich kommen.

Vietnam kauft ein: Vossloh liefert in Partnerschaft mit Siemens-Transportation-Systems 16 dieselelektrische Lokomotiven in das ostasiatische Land.

Der BGS heißt künftig Bundespolizei. Das sieht eine Anordnung von Bundesinnenminister Otto Schily (SPD) vor. Neben der Sicherung von Bahnanlagen obliegt dem BGS unter anderem auch der Schutz der Flughäfen.

Schlechte Zahlungsmoral wirft der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie der Deutschen Bahn AG vor. Der Hauptgeschäftsführer Michael Knipper: „Die Neigung, sich über das Nichtbezahlen offener Rechnungen Zinsvorteile zu sichern, scheint Schule zu machen."

Bombardier verkauft 20 Hochgeschwindigkeitszüge nach China. Im Rahmen eines Joint Ventures mit chinesischen Herstellern liefert der kanadische Konzern Teile im Wert von 212 Millionen Euro bei einem Gesamtvolumen von 342 Millionen Euro. Die Züge werden in Schweden entwickelt, die Drehgestelle entstehen im Bombardierwerk in Siegen.

Die Wagenknappheit bei der niederländischen NS scheint behoben. In jüngster Zeit wurden sogar so viele meist doppelstöckige Reisezugwagen in Dienst gestellt, dass bereits älteres Wagenmaterial verschrottet werden konnte.

Die meisten niederländischen E-Loks der Baureihe 1300 (ähnlich der CC 7100 der SNCF) wurden inzwischen verschrottet. Ursprünglich sollten die Maschinen verkauft werden, nur fand sich kein Interessent. Museal erhalten bleibt auf jeden Fall die 1302. 1304 und 1315 erhält die Werkgroep 1501 (Arbeitsgruppe 1501).

Die belgische SNCB/NMBS fuhr im Jahr 2003 einen Verlust von 333 Millionen Euro ein. Im Jahr zuvor waren es noch 999,7 Millionen. Im Inlandsverkehr stieg die Fahrgastzahl um 3,7 Prozent, im internationalen Verkehr sank sie jedoch um 4,5 Prozent.


Foto: Haslebner

***ÖBB mietet Dispoloks:** Als Überbrückung bis zur Auslieferung der Neubaureihe 1216 (siehe MEB 9/04) wurden vier Mehrsystemloks des Typs ES 64 F 4 angemietet. Sie werden im Italien- und Slowenienverkehr eingesetzt.*



Foto: Jan von Ortloff

Die von Deutschland *an Rumänien abgegebenen Ex-DR-Ferkeltaxen sind inzwischen auf vielen Nebenstrecken der rumänischen Staatsbahn CFR im Einsatz. So unter anderem im Raum Kronstadt (Brasov), von wo auch der Kurort Covasna angefahren wird. Dort beginnt übrigens die seit 1999 stillliegende Waldbahn nach Comandau, die durch ihren Schrägaufzug bekannt wurde. Das Bild der in Covasna einfahrenden Ferkeltaxe entstand Anfang August. Man beachte das nicht mehr in Betrieb befindliche deutsche Flügelsignal.*

Foto: Michael Klaus



Eine ungewöhnliche Perspektive *bot der Einsatz eines Steigers den Gästen der Lokschau in Glauchau am 11. und 12. September 2004 . Neben Traditions- und Museumsloks (unter anderem V 240 001) waren auch Maschinen der Muldental-Verkehrsgesellschaft und der MEG zu sehen.*

ÖSTERREICH

Schmalspur-Expo

● Vom 1. bis 3. Oktober 2004 war Lunz am See Ausstellungsort für die so genannte Schmalspur-Expo. Zahlreiche Sonderfahrten mit Diesel- und Dampfloks auf der Ybbstalbahn bildeten die Hauptattraktion während der drei Tage. Auch die Freunde der Modellbahn kamen nicht zu kurz: Die Arbeitsgemeinschaft (Arge) Schmalspur stellte in der örtlichen Turnhalle sowie im Amonhaus ihre Schmalspurmodule aus. Im Bahnhof Lunz am See war ein Sonderpostamt eingerichtet und es wurden weitere Dioramen und Schaustücke ausgestellt.



Der Diesellokoldtimer 2093.01 steht in Lunz mit zwei Plattformwagen zur Abfahrt bereit.

Foto: Danners

BAHNWELT AKTUELL

***Angebotsveränderung bei der SBE** (Sächsisch-Böhmische Eisenbahn): Sie wurde beauftragt, ab Dezember 2005 die Mandaubahn Zittau und Seifhennersdorf-Eibau im Stundentakt zu betreiben. Der Abschnitt zwischen Seifhennersdorf wird zum gleichen Zeitpunkt stillgelegt.*



Foto: Heilmann



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Joachim Schmidt

Eine V100 im IC-Einsatz? Im Oktober 2004 endete dieses planmäßige Spektakel in einer ostfriesischen Küstenstadt. Die Fahrzeit des von der 212323 bespannten Zuges betrug in beide Richtungen gute fünf Minuten. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die beiden Bahnhöfe heißen, zwischen denen die V100 im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt wurde?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: Der Wolliner, Swinoujscie/Swinemünde, Szczecin/Stettin. Die Gewinner sind: Joachim Pansin, 74354 Besigheim; Sigrid Schaub, 34302 Guxhagen; Christian Gläser, 13057 Berlin; Ralf Jädicke, 18106 Rostock; Holger Noritzsch, 08525 Plauen; Michael Reddmann, 12689 Berlin; Lothar Kunze, 07743 Jena; Gerhard Ruprecht, 14974 Ludwigsfelde; Martin Janke, 98693 Ilmenau; Dieter Schack, 10315 Berlin; Tobias Kunze, 74772 Buchen-Hollerbach; Bodo Habermann, 29410 Salzwedel; Reiner Bertram, 19057 Schwerin; Hildegard Wagner, 27283 Verden; Hans-Jürgen Thomas, 01139 Dresden; Horst Eggert, 13355 Berlin; H. Bräuer, 01662 Meißen; Dietmar Neumann, 76199 Karlsruhe; Werner Munk, 12049 Berlin; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf. Allen Gewinnern herzlichen Glückwunsch!

SCHWEIZ

Vapeur Val-de-Travers

● TKt48-188 nennt sich die neueste und größte betriebsfähige Dampflok beim Verein Vapeur Val-de-Travers (VVT). Die bullige Dampflok traf am 9. September 2004 in St. Sulpice ein, nachdem sie im polnischen Pila betriebsbereit aufgearbeitet worden war. Bei der Inbetriebnahme durch den VVT kamen allerdings noch ein paar Mängel zum Vorschein. Der VVT ist nun Besitzer von gleich zwei polnischen Kraftpaketen. Die andere, grün bemalt, dampft unter der Bezeichnung 040 TKp Slask, 1952 ebenfalls von Fablok Chrzanow gebaut. Die blaue Tkt48-188 hatte nun am 25. September 2004 Gelegenheit, sich anlässlich des Dampflokfestes in Vallorbe an der Schweizer Grenze zu Frankreich gleich mit drei anderen Dampflokomotiven dem Publikum zu präsentieren. Zu Gast waren ausserdem die beiden Tigerli E 3/3 Nr. 8494 des Vereins Compagnie du Train à Vapeur de la Vallée de Joux (CTVJ) und die E 3/3 Nr. 5 des französischen Vereins Coni'Fer Chemin de Fer Touristique Pontarlier – Vallorbe (CFTPV). Für das Dampflokfest musste allerdings das in Meiningen total revidierte Tigerli Nr. 5 mit dem nun ungewohnt roten Fahrwerk noch auf der Straße nach Vallorbe transportiert werden. Aus Basel schleppte die Pacific 01 202 einen schweren Eurovaporzug mit zahlreichen Schlachtenbummlern nach Vallorbe.



Foto: Armin Schmutz

Die 1956 von Fablok Chrzanow erbaute, 98 Tonnen schwere und 80 km/h schnelle Dampflok erhielt unter anderem auch eine komplette Neuberohrung.

DER SCHWELLENLEGER

Endlich Anschluss gefunden

Manchmal kommen aus dem Bundesverkehrsministerium noch gute Nachrichten. Mitte Oktober wurde endlich die „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen", kurz Gleisanschlussförderrichtlinie, in Kraft gesetzt. Wirtschaftsunternehmen, die ihre Transporte auf der Schiene abwickeln wollen, können Zuwendungen beantragen. Sie gelten für den Neubau eines Gleisanschlusses, die Reaktivierung stillgelegter oder zeitweilig nicht genutzter sowie zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse und für Planungsleistungen. Das Unternehmen muss die zu erwartende Transportmenge darstellen, der Förderbetrag beläuft sich auf acht Euro pro Tonne und Jahr bei Neu- und 4 Euro bei Ausbauten. Außerdem muss ein Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz nachgewiesen werden. Die finanzielle Förderung erfolgt als nicht zurück zu zahlender Zuschuss in Höhe von 50 Prozent der Kosten. So weit, so gut und anerkennenswert. Das Programm läuft bis August 2009; wohl um dessen Wirkung zu prüfen. Wo aber, und die Frage darf man dem Ministerium nicht ersparen, war es bei Mora C, als das Bundes-(!)Unternehmen DB AG Gleisanschlüsse brach legte, die jetzt mit Steuergeldern teuer wieder errichtet werden müssen? Vorausschauende Politik war das jedenfalls nicht.

Foto: Michael Klaus



***Ab Göttengrün im Vogtland** sind seit einigen Monaten wieder Güterzüge unterwegs. Es handelt sich um Holzschnitzeltransporte der Ecco-Cargo, die nach Stendal gehen. Zum Einsatz kommen unter anderen Siemens-Dispoloks der Reihe ME 26, die einst für Norwegen bestimmt waren, wie hier am 13. Juli 2004 bei Reichenbach.*

ZEITREISE



Foto: Hubrich

Eine 103, die hier im November 1982 die Szenerie durchfährt, war damals noch keine Seltenheit.

1982

Die Mauer bleibt!

Züge, die von Wanne-Eickel kommend in den Hauptbahnhof von Gelsenkirchen einfahren, passieren auf der rechten Zugseite eine alte Mauer. Diese in Fahrtrichtung immer kleiner werdende Mauer gab noch bis Mitte der 1980er-Jahre dahinter den Blick auf eine große Hochofenanlage der „Thyssen-Schalker-Verein AG" frei. Die Mauer existiert noch heute. Das Stahlwerk, das 1872 auf Initiative des Ruhrindustriellen Friedrich Grillo gegründet wurde und drei Jahre später die Produktion aufnahm, ist längst Geschichte. Die einst rund um die Uhr produzierenden Hochöfen, Stahlwerke, Kokereien und Kohlezechen bestimmten damals den Lebensrhythmus und gaben Gelsenkirchen den Beinamen „Stadt der tausend Feuer". Der Nachthimmel wurde beim Abstich der Hochöfen feuerrot beleuchtet. Schwere, dampfbespannte Güterzüge fuhren im Blockabstand über die angrenzende, viergleisige Köln-Mindener Eisenbahn. Das Stahlwerk bildete für Eisenbahnfotografen den ortsbezogenen Hintergrund. Selbst nach Ende der Dampflokzeit konnte man hier erfolgreich auf die damals seltenen Lokomotiven der Baureihen 104, 216.0, 221 oder die Ruhrgebietstriebwagen der Baureihe 430 warten. Heute ist die Luft über dem mittleren Ruhrgebiet wieder klar. Auf dem Gelände des alten Stahlwerkes steht ein Wald aus Birken. Schilder weisen auf ein Naturschutzgebiet hin. Das Bild des Zugbetriebs ist aus damaliger Sicht eintöniger geworden, aber wer weiß, wie es in 20 Jahren aussieht?



Foto: Hubrich

20 Jahre später bespannt 101 124 den Metropolitan nach Hamburg. Der Prestigezug ist auch bald Geschichte. Vom Stahlwerk blieb nur noch die Mauer.

2002

— BADEN-WÜRTTEMBERG —

Schülerverkehr

● Zum Beginn des neuen Schuljahres 2004/05 in Baden-Württemberg am 13. September 2004 wurde die nur noch touristisch genutzte Bahnlinie Schelklingen – Münsingen – Gomadingen auf der Schwäbischen Alb für den Schüler- und Berufsverkehr reaktiviert. Mit zwei Triebwagen der BR 628.2 wird werktags ein relativ dichter Fahrplan angeboten. In enger Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen wurde der Verkehr realisiert: Die Triebwagen der „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH" (RAB) werden von Triebwagenführern der HzL gefahren und der Streckenabschnitt Oberheutal – Gomadingen (– Kleinengstingen) wurde durch die Erms-Neckar-Bahn-AG (ENAG) von der DB AG für 25 Jahre gepachtet. Das neue Verkehrsgebiet liegt in zwei Verkehrsverbünden: Zwischen Ulm und Hütten gilt der DING-Verbundtarif und zwischen Münsingen und Gomadingen der Naldo-Verbundtarif. Die Strecke selbst ist ein Abschnitt der früheren KBS 307f Schelklingen – Kleinengstingen – Reutlingen. Zwischen Lichtenstein und Honau befand sich ein Zahnstangenabschnitt, der zuletzt mit dem Triebwagen der BR 797 befahren wurde.

Foto: Emersleben



Berliner S-Bahn-Flotte komplett: *Mit der Übergabe des 1000. neuen Wagens am 30. September wurde die Beschaffung der Bombardier-Baureihe 481 abgeschlossen. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt 1,2 Milliarden Euro.*

TOP UND FLOP

TOP: Bahn-Azubis engagieren sich



Foto: Brüggemann

In Hamburg zeigte die Bahn zusätzlich zur Ausstellung noch mal die 101 141 im ICE-Werk Eidelstedt neben einen ICE-1-Triebkopf. Das Design der 101 141 wurde von Bahn-Azubis entworfen und wirbt ebenfalls gegen Hass und Gewalt.

Seit 2000 veranstaltet die DB AG jährlich einen Wettbewerb gegen Hass und Gewalt unter ihren Auszubildenden. Die besten Projekte werden jährlich prämiert und vorgestellt. Rund 5500 Azubis haben sich bisher am Wettbewerb beteiligt und 390 Projekte entwickelt. 2004 gewannen Azubis des TZ Berlin. Im letzten Jahr gewannen Hamburger Auszubildende den ersten Preis mit einer von Friedenstauben umflogenen Erdkugel und durften kürzlich das Projekt in ihrer Heimatstadt präsentieren. Die DB AG ist mit insgesamt 8200 Auszubildenden einer der größten Ausbilder in Deutschland. Besonders bei den jungen Mitarbeitern möchte die Bahn für Toleranz werben, da die Bahn auch viele ausländische Mitbürger beschäftigt. Die Ausstellung war bereits in Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Nürnberg, Frankfurt/M und Halle zu sehen.

FLOP: Zugläufe gestrichen

Schlechte Nachrichten für alle Nürnberger und Dresdner: Die letzten noch verbliebenen Fernzugverbindungen Nürnberg – Praha und Dresden – Wroclaw – Krakow sollen zum Fahrplanwechsel entfallen. Während auf der Strecke Nürnberg – Praha Bauarbeiten im tschechischen Eisenbahnnetz geltend gemacht werden, hieß es zu den Verbindungen nach Polen, dass diese sich nicht wirtschaftlich darstellen ließen. Es ist nur ein schwacher Trost, dass es zum Ersatz Regionalzüge bis nach Zgorzelec geben soll. Auch von Nürnberg aus sollen Regionalzüge bis an die tschechische Grenze bei Furth im Wald fahren.

PRIVATBAHN

BUG-Lok verunglückt

● Bei Bauarbeiten in Hamburg-Bergedorf verunglückte Anfang Oktober die V 100-BUG-01, der BUG-Verkehrsbau-AG. Beim Umlaufen soll die Lok aufgrund menschlichen Versagens in einen Schotterzug gefahren sein. Die Puffer wurden zur Seite gebogen und die Lok anschließend auf dem ehemaligen Güterbahnhof Hamburg-Bergedorf abgestellt. Eigentümer der Lok ist BUG und einstellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Osthavelländische Eisenbahn (OHE). Die Lok ist seit dem 23. September 2002 bei der BUG im Einsatz. 1969 wurde sie als V 100 108 von der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen.


Foto: Brüggemann

Zwei Puffer wurden zur Seite gedrückt, sonst scheint die Lok den Unfall glimpflich überstanden zu haben

BAHNWELT AKTUELL

BAHNPARK AUGSBURG

Schweizer Botschafterzug


Foto: Maucher

Die Route des Botschafterzugs, der gerade im Internatsstädtchen Salem Halt macht, führte von Zürich über Schaffhausen, Friedrichshafen, Lindau und Kempten in die Fuggerstadt.

● Beim wachsenden Bahnpark Augsburg hat man scheinbar eine gewisse Vorliebe für spektakuläre Überführungen. Nachdem im vergangenen Jahr 44606 den Weg von Wilhelmshaven nach Augsburg gefunden hatte (MEB 1/2004), folgte nun eine Überführung aus dem Land der Eidgenossen. Am 16. und 17. Oktober 2004 wurde die historische E-Lok Ae 4/7 10949 der SBB nach Bayerisch Schwaben gebracht, wo sie im jungen Bahnpark das Projekt „Rundhaus Europa – Drehscheibe der Kulturen" bereichern wird. Die Maschinen der Baureihe Ae 4/7 mit Buchli-Antrieb gehören zu den bekanntesten Schweizer Loks und bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat der SBB. Die Neu-Augsburgerin wurde 1931 von der Schweizerischen Lokomotivfabrik (SLM) und Sécheron in Winterthur gebaut. Bis 1996 legte Ae 4/7 10949 7,5 Millionen Kilometer zurück. Nun kommt der lediglich rollfähige Oldtimer als offizielle „Botschafter-Lokomotive" der Schweiz in den Bahnpark Augsburg. Vor der Kulisse der Lok sollen künftig verschiedenste Schweizer Kulturveranstaltungen stattfinden. Bei der Überführung verdiente sich auch die DB Regio Bayerisch-Schwaben, die den innerdeutschen Transport ermöglichte, ein dickes Lob.

LUXEMBURG

Abschiedsfahrt für CFL-3600

● Angesichts des nun definitiven Endes der CFL-Baureihe 3600 findet am 19. Dezember 2004 eine große Abschiedsfahrt statt. Dabei wird eine CFL-3600-Lok, an die luxemburgische Prinz-Henry-Wagen angehängt werden, von Petingen aus über die Stadt Luxemburg nach Diekirch in den Norden des Landes fahren. Es ist anzunehmen, dass diese Abschiedsfahrt sehr viele Fotografen anziehen wird, da sie auch in Frankreich auf großes Interesse stoßen dürfte. Dort fährt längst keine Lok der Baureihe BB12000, die der luxemburgischen CFL 3600 entspricht, mehr. Genaue Informationen über Abfahrtszeiten und die Kartenreservierungen für Personen, die die letzte Fahrt im Zug genießen möchten, gibt es auf der Homepage www.train1900.lu. oder unter der Telefonnummer 00352580581.



Foto: Witry

Der Abschied der 3600 dauerte lang. immer wieder konnte man auf die Veteranen nicht verzichten

SCHMALE SPUR

Neue Lok am Fichtelberg


Foto: Neumann

99747 erreicht am 4. Oktober 2004 mit ihrem Zug nach Oberwiesenthal den Bahnhof Neudorf.

● Seit einigen Monaten kommt auf der Fichtelbergbahn mit 99 747 eine originale sächsische VIIK-Lokomotive (Schwartzkopff, 1929) zum Einsatz. Dabei handelt es sich um eine Lok der seit dem verheerenden Hochwasser im August 2002 außer Betrieb befindlichen Weißeritztalbahn Freital Hainsberg – Kurort Kipsdorf, die nach ihrem Wiederaufbau, ebenso wie bereits seit Mai 1998 die Fichtelbergbahn Cranzahl – Oberwiesenthal und seit Juni 2004 die Lößnitzgrundbahn Radebeul Ost – Radeburg, von der BVO-Bahn-GmbH betrieben werden soll. Bislang gelangten auf der Fichtelbergbahn unter BVO-Regie nur die an die VIIK angelehnten DDR-Neubauloks der Baujahre 1952 bis 1956 (Nummern 99771 bis 99794) zum Einsatz. Die 1998 von der DB AG mit übernommene originale VIIK-Lok 99 759 (Schwartzkopff, 1933) wurde bereits 1999 als Leihgabe an das Schmalspurmuseum Rittersgrün abgegeben.

Die österreichische Voest AG besitzt Stahlwerke in Linz und Leoben-Donawitz. Wegen Arbeiten an einem Linzer Hochofen wird bis Dezember Flüssigstahl in Torbedopfannenwagen aus Donawitz nach Linz gefahren. Der Transport erfolgt nur bei Tageslicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.


Foto: Haslebner



Mit unseren Loks können Sie etwas erleben! Dampfloks und Dieselfahrzeuge geben ein gemeinsames Konzert auf Ihrer Modellbahnanlage. Das „a cappella-Ensemble" setzt sich aus folgenden Akteuren zusammen:

♫ *Schlepptenderlok der BR 03/003* ***(Art.-Nr. 74103/74106)*** ♫ *Schlepptenderlok der BR* 18^6 ***(Art.-Nr. 74118;*** *Liefermonat 11/12****)*** ♫ *Schlepptenderlok der BR 041* ***(Art.-Nr. 74131)*** ♫ *Tenderlok der BR 078* ***(Art.-Nr. 74075)*** ♫ *Diesellok der BR 218* ***(Art.-Nr. 74233)*** ♫ *Dieseltriebzug der BR 614* ***(Art.-Nr. 74438)*** ♫ *Schienenbus der BR VT 95* ***(Art.-Nr. 74405)*** *und als Premiere in der Spur N «piccolo»* ♫ *die BR 218 in Doppeltraktion* ***(Art.-Nr. 77236)*** *– mit DCC-Sound-Decoder.*

Leistungsfähige Lautsprecher – sie geben die ***Originalgeräusche*** *der großen Vorbilder optimal wieder – sorgen für ein unvergessliches Sound-Erlebnis.*

Den Taktstock schwingt dabei kein Unbekannter: Unser Multitalent, das ***TWIN-CENTER 6802****, ruft bis zu* ***8 Sound-/Sonderfunktionen*** *ab – auch unser neuer „Junior-Dirigent", der* ***LOK-BOSS 6865.*** *In diesem Team beweisen die Akteure ihr ganzes Können!*

Stellen Sie sich einfach vor, die schwere Schlepptenderlok der BR 18^6 *steht auf dem Gleis und Sie schalten den Sound ein: Schon rauschen die Zylinderentwässerungsventile und das typische, nur einer Dampflok eigene „Kesselgeräusch" ist zu hören. Sie fahren los: Ein kurzer Achtungspfiff ertönt – die schwere Lok setzt sich schnaufend in Bewegung: wie das Vorbild eben. Beim Fahren hören Sie den Auspuffschlag und – ebenso wie beim Vorbild – gelegentlich Kohleschaufeln und die Luft- oder die Speisewasserpumpe. Nun halten Sie an: Das Schnaufen wird langsamer – die Lok bleibt schließlich mit quietschenden Bremsen stehen. Jetzt hören Sie das Geräusch der Luftpumpe.*

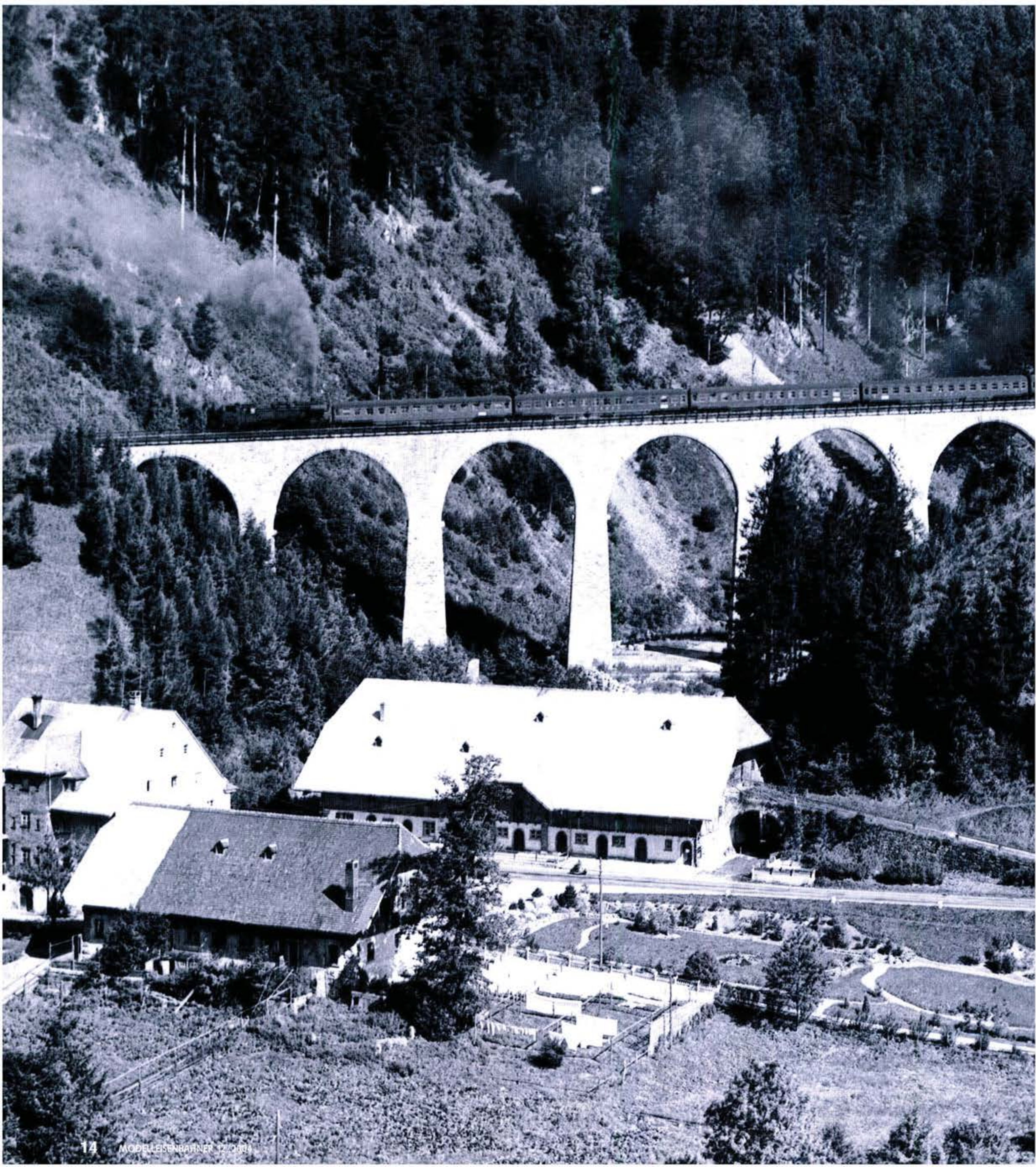
Einfach fantastisch!

Für Mittelleiter-Wechselstrom-Fans bieten wir die BR 03 ***(71103)****, BR 078* ***(Art.-Nr. 1075)****, BR 218* ***(Art.-Nr. 1233)*** *und den VT 95* ***(Art.-Nr. 1405)*** *an.*

Wann findet auf Ihrer Modellbahnanlage das nächste Konzert statt?

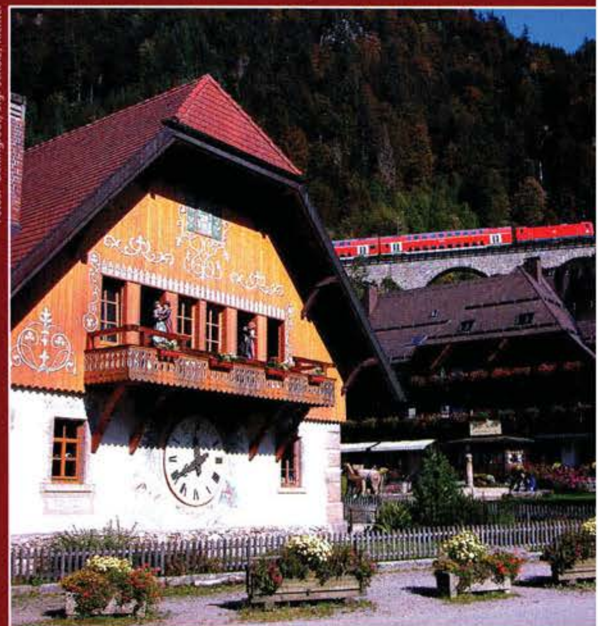
FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis
www.fleischmann.de

ZWISCHEN HIM



MEL UND HÖLLE

Fotos: Bellingrodt/Slg. Schulz, Richter



Höllsteig im Südschwarzwald – einer der interessantesten Punkte im deutschen Eisenbahnnetz. Bis 1960 stampften die schweren Tenderloks der Reihe 85 über das markante Ravennaviadukt, heutzutage bewältigen die bewährten 143 aus DDR-Produktion mit Görlitzer Doppelstockwagen den Gesamtbetrieb.

Die badische Höllentalbahn

Bereits im Jahre 1887 wurde das wildromantische Höllental von Freiburg bis Hinterzarten durch eine Bahn erschlossen. Sie ist nicht allzu lang, dafür aber äußerst spektakulär und immer etwas Besonderes. Noch heute zählt diese Mittelgebirgsstrecke zu den schönsten in Deutschland. →



Feldberg-Bärental an der Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg ist Deutschlands höchstgelegener Normalspurbahnhof (967 m ü. d. M.).

Foto: Slg. Schulz

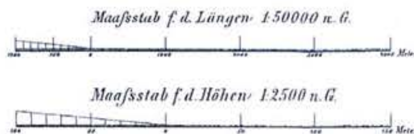


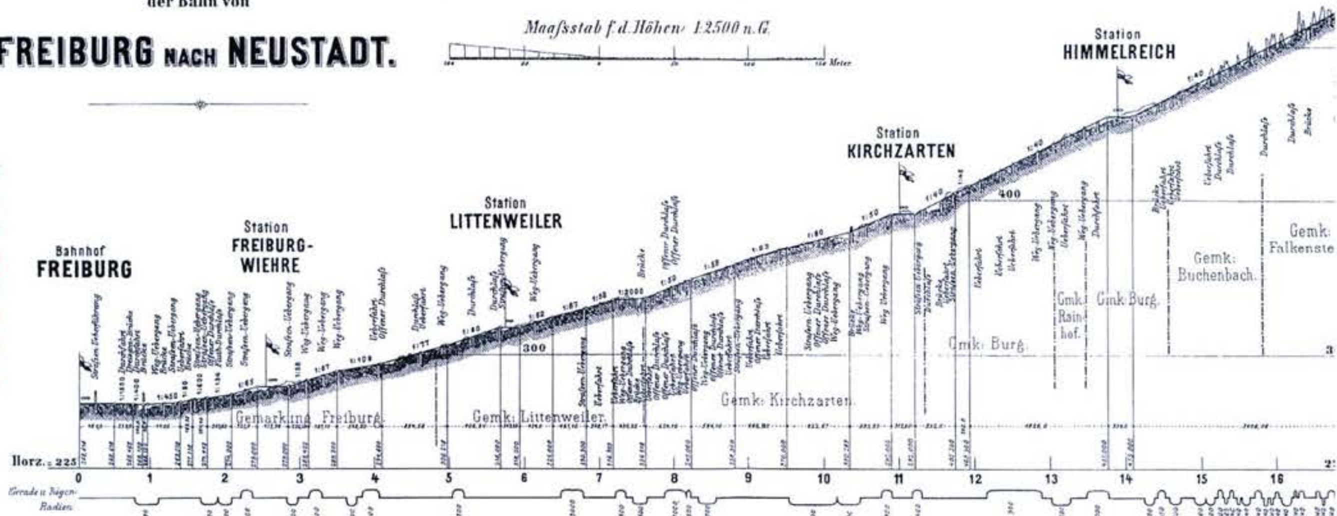
Foto: Gebr. Metz

Freiburg, die heimliche Schwarzwaldhauptstadt, mit Bahnanlagen um 1900. Der Blick geht nach Osten ins Höllental.

Es ist Herbst in Süddeutschland. In Freiburg Hauptbahnhof steht am Gleis 7 die Regionalbahn 31601 nach Neustadt im Schwarzwald bereit. Lokführer Hans-Joachim Federer quittiert den Abfahrauftrag und setzt den Zug, eine 143 und drei Görlitzer Doppelstockwagen, pünktlich um 14.40 Uhr in Bewegung. So beginnt die Fahrt über eine der schönsten und interessantesten Eisenbahnstrecken in Deutschland.

Vor über 100 Jahren war die Tour ins Höllental schweißtreibende und hohe Aufmerksamkeit fordernde Arbeit. Die Strecke wies zwischen Hirschsprung und Hinterzarten eine Steigung von 1:18,2 auf, die Zahnradbetrieb erforderte. Badische IXa, robuste Dreikuppler, taten von Beginn im Mai 1887 an Dienst. Auf 35 Kilometern Streckenlänge sind 660 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Die ersten Vermessungen wurden 1882 vorgenommen, und im Frühjahr





Nicht weniger als 660 Höhenmeter sind zwischen Freiburg und dem Scheitelpunkt bei Hinterzarten zu überwinden.



GENIALER BAUMEISTER: **Robert Gerwig**

Berühmt geworden ist der 1820 in Karlsruhe geborene Robert Gerwig durch die maßgebliche Beteiligung am Bau der Schweizer Gotthardbahn und der badischen Schwarzwaldbahn. Beide Gebirgsstrecken erregten in der zweiten Häfte des 19. Jahrhunderts weltweit großes Aufsehen. 1875 kehrte Gerwig wieder in seine badische Heimat zurück. Sein rastloses Schaffen galt weiterhin der Eisenbahn. In den folgenden zehn Jahren leitete er den weiteren Ausbau des badischen Eisenbahnnetzes. Seine letzte Gebirgsstrecke wurde die Höllentalbahn, deren 1887 erfolgte Eröffnung er allerdings nicht mehr erlebte. Ein Blutsturz hatte am 6. Dezember 1885 seinem Leben ein Ende bereitet.

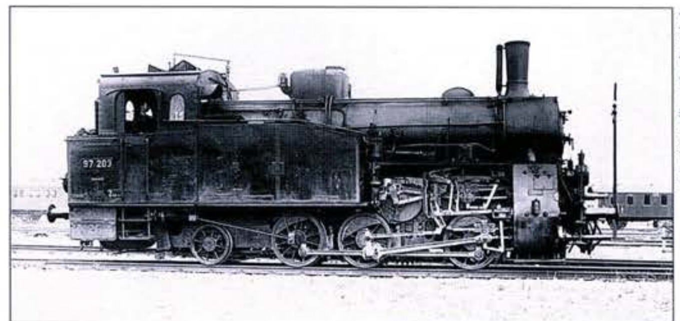
75 108 leistet im Jahre 1934 85 009 Vorspann. Die beiden Maschinen passieren gerade den Ausweichbahnhof Hirschsprung.



1884 begannen die eigentlichen Bauarbeiten zwischen Titisee und Neustadt.

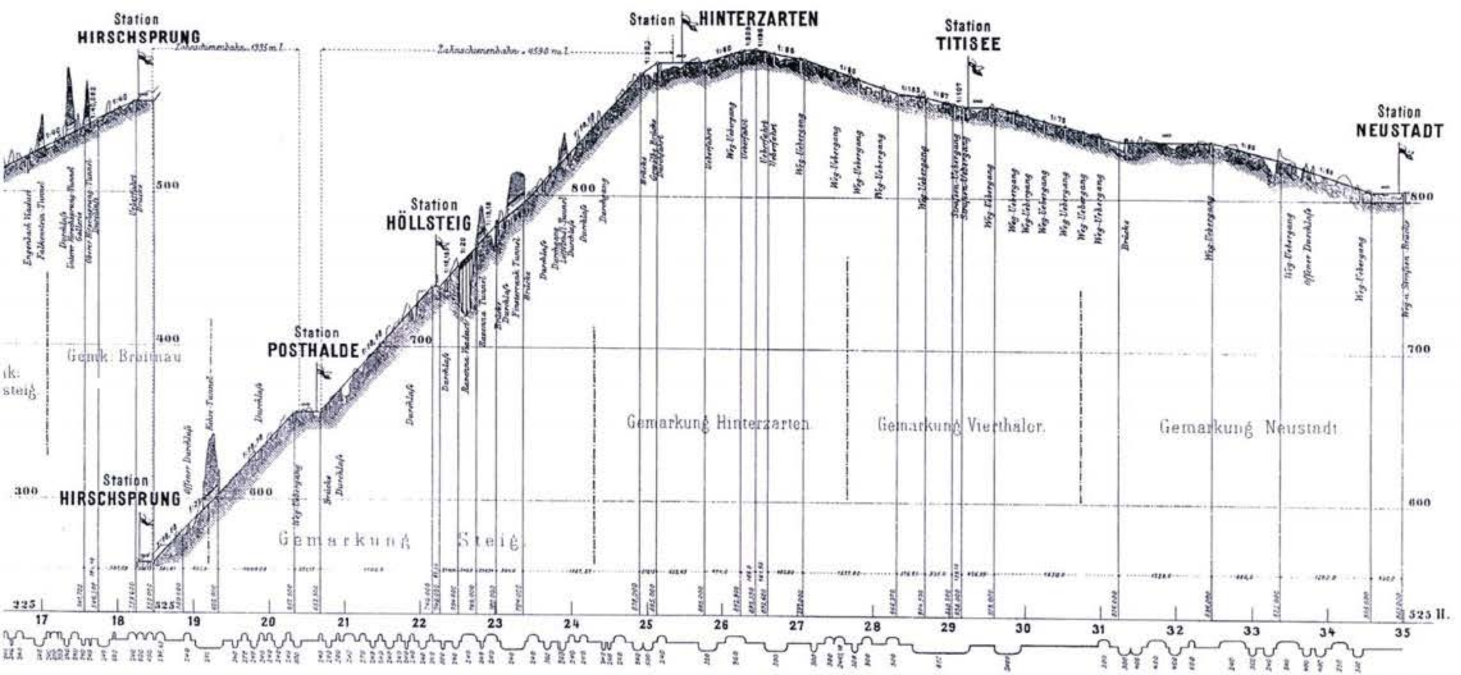
Die Zahnstangenabschnitte Hirschsprung – Posthalde und Posthalde – Hinterzarten durften mit nur 9 km/h (bergwärts) und 10 km/h (talwärts) befahren werden. Bemerkenswert ist, dass die Loks stets zur Bergseite hin am Zug waren, da man Entgleisungen bei geschobenen Garnituren (die bis zu zwölf Wagen lang sein konnten) in den Gleisbögen befürchtete. Bei diesem Betrieb brauchte ein Zug zweieinhalb Stunden von Freiburg bis Neustadt.

Erst 1911, nach fast 25 Jahren, kamen neue Zahnradloks auf die Höllentalbahn, die bad. IXb (DRG-97.2). Diese ermöglichten eine bergwärtige Höchstgeschwindigkeit von 18 km/h (talwärts 30 km/h) und eine Fahrzeit von eindreiviertel Stunden. Bald gab es die ersten Eilzugangläufe von Freiburg →



Fotos (2): Bellingrodt, Slg. Schulz

Die Zahnradlok 97 203 (Esslingen 1910) lief 23 Jahre auf der Höllentalbahn. 1933 wurde sie dann durch die Reihe 85 ersetzt.



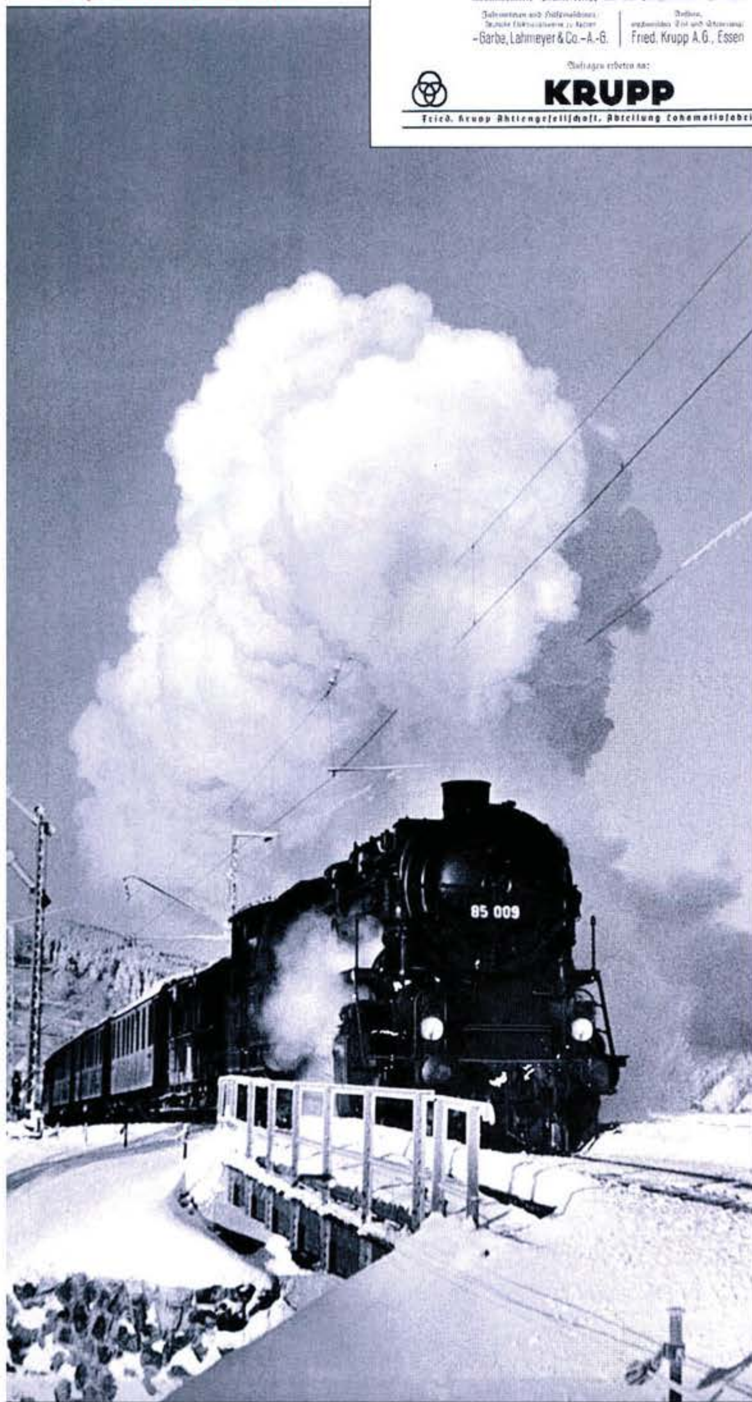
DIE MODERNE BAHN FÄHRT IM HÖLLENTAL AB 1936 ELEKTRISCH





Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz; Plakat: Slg. Tietze; Montage: MEB

1936 wurde der elektrische Betrieb mit Landesfrequenz 50 Hz eröffnet. Krupp lieferte dafür eine von vier speziellen Elektrolokomotiven.



Die 1933 in Betrieb genommenen zehn Höllentaldampfloks der Reihe 85 blieben nach der Elektrifizierung noch 24 Jahre im Betriebsdienst.

Foto: Slg. Schulz

bis Ulm (1908) und gar eine Kurswagenverbindung Mühlhausen – Colmar – München (1912). Dennoch geriet auch der Betrieb mit den IXb bald an Grenzen: 1929 waren acht Personenzug- und zwei Eilzugpaare zu fahren; der Güterverkehr wurde 1925 von der Steilstrecke genommen und von Donaueschingen aus bedient.

Regionalbahn 31601 fährt im Jetzt auf die Schwarzwald-Wand zu, als sich hinter Littenweiler Probleme auftun: Bahnübergänge sind gestört; es muss angehalten und die Fahrt im Schritttempo fortgesetzt werden. Bis Kirchzarten werden es acht Minuten Verspätung. „Drei Minuten können wir gewinnen, weil wir in Hinterzarten einen Kreuzungshalt haben", versucht sich Hans-Joachim Federer in vagem Optimismus.

Zurück in die 1920er-Jahre: Da sich der Schwarzwald zu einem vielbesuchten Urlaubs- und Naherholungsgebiet entwickelte, das entsprechende Beförderungskapazitäten voraussetzte, war eine grundlegende Modernisierung des Bahnbetriebs nötig. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) hatte auf ihren Steilstrecken ab 1920 gute Erfahrungen mit den 1'E1'-Loks der „Tierklasse" (DR-95.66) gemacht. Kurz darauf folgte die pr. T 20 (95.0), mit der es 1929/30 auf der Höllentalbahn Versuchsfahrten gab. So wurde festgelegt, die Strecke auf Reibungsbetrieb umzustellen.

Eigens für die Höllentalbahn bestellte die DRG Ende 1931 zehn 1'E1'-Maschinen bei Henschel, die zwischen Dezember 1932 und Februar 1933 ausgeliefert wurden und als 85 001 bis 85 010 zum Lokbahnhof Neustadt kamen. Für den Einsatz der 133 Tonnen schweren Loks mit 20 Tonnen Achslast wurden der Oberbau verstärkt, das Ravennaviadukt neu gebaut (siehe Kasten S. 19) und ein zweigleisiger Abschnitt Freiburg Hbf – Freiburg-Wiehre eingerichtet.

Ab 8. Oktober 1933 wurde die Höllentalbahn als Adhäsionsbahn betrieben. Die Baureihe 85 ermöglichte eine Fahrzeit von 90 Minuten von Freiburg nach Neustadt, der einstige Zahnradabschnitt wurde mit 23 km/h bergwärts befahren. Die Zahnstangen blieben noch eingebaut, da man Oberbaubewegungen durch die schweren 85 befürchtete. Erst in den Jahren der Elektrifizierug wurden sie demontiert. Die Zahnradloks BR 97.2 wurden noch 1933 ausgemustert.

Um 1930 diskutierte man in der Fachwelt, wie das im Deutschen Reich übliche Stromsystem von 50 Hertz (Hz) Wechselstrom für den Bahnbetrieb genutzt werden könne. Da man Wechseltrommotoren am Beginn der Ära des elektrischen Fahrbetriebes mit hohen Frequenzen konstruktiv noch nicht beherrschte (siehe auch Titelbeitrag in MEB 10/2004), wich man auf $16^2/_3$ Hz, ein Drittel der Landesfrequenz, aus. Mit $16^2/_3$ Hz waren 1930 über 1200 Kilometer Bahnstrecken in Deutschland elektrifiziert.

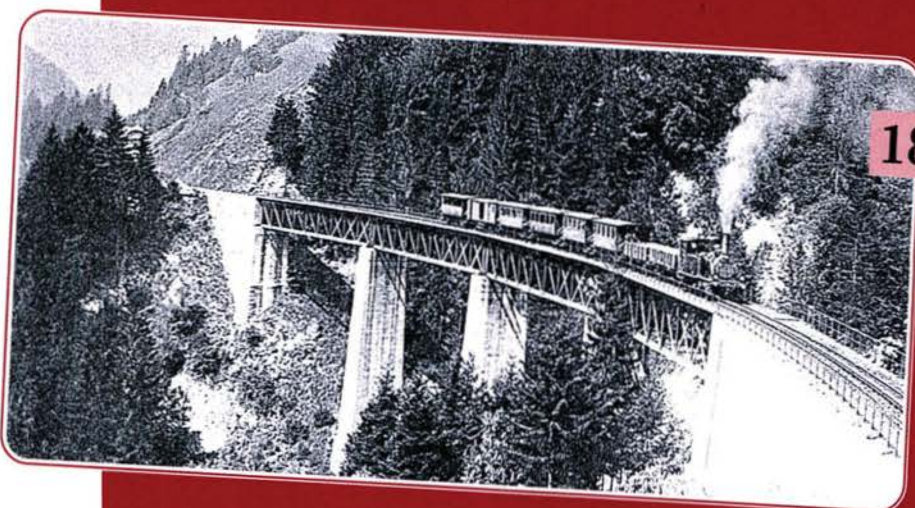
Um die Eignung von 50-Hz-Wechselstrom für den Bahnbetrieb zu testen, musste eine Strecke mit bestimmten Voraussetzungen gefunden wer-

den: Ein nicht zu großes, in sich abgeschlossenes Netz; keine einfachen Betriebsbedingungen, um Loks und Wechselspiel Lok – Gleise auch Grenzbelastungen auszusetzen; keine Verbindung zum bestehenden $16^2/_3$-Hz-Netz. All dies bot die Höllentalbahn. Außerdem untersuchte man bereits für deren Umstellung auf Reibungsbetrieb eine Elektrifizierung mit $16^2/_3$ Hz, verwarf diese aber wegen nicht vertretbarer Kosten für die Umformung.

Mitte 1933 erteilte die DRG den Auftrag für die Elektrifizierung der Strecke und gab zunächst drei, schließlich vier Erprobungslokomotiven in Auftrag; die Höllentalbahn wurde zum Großlabor. Für die Energieversorgung wurde bei Titisee ein Unterwerk errichtet. Auf der mechanischen Basis der bewährten E 44 bauten AEG, BBC, Siemens und Krupp je eine Prototyplokomotive, die als E 244 01, E 244 11, E 244 21 und E 244 31 zwischen Januar und August 1936 den Probebetrieb aufnahmen, nachdem der Strom auf der Strecke erstmals im Oktober 1935 zugeschaltet worden war. Wie gesagt, ging es nicht um eine komplette Traktionsumstellung, sondern um einen groß angelegten Probebetrieb. Züge fuhren auch weiter mit der 85; wenn eine E 244 eingesetzt wurde, galten für sie Dampflok-Fahrzeiten. Mechanisch und elektrisch unterschieden sich alle vier E 244; es gab keine freie Austauschbarkeit, und eigene Umläufe mit dem Vorteil höherer Geschwindigkeiten gab es erst ab 1937 und nur für Eilzüge.

Der Einstand der vier Loks verlief so erfolgreich, dass ein 16-strophiges Gedicht „Das Blaue Band vom Höllental" verfasst wurde. Autor war Dr. Ludwig Monath, Chefelektriker im AEG-Lokomotivbau. Hören wir auszugsweise mal rein:

„Der Kampf beginnt, vier Elloks stehn bereit, ums Blaue Band vom Höllental geht's heute. Ein klarer Himmel spannt →

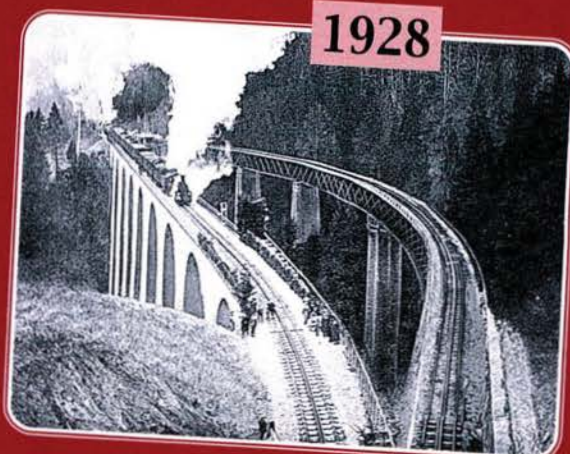


1895

Höllsteig anno 1895: Eine dreiachsige Zahnradlok der Gattung IXa dampft mit Zweiachsern über das erste Ravennaviadukt.

Das Ravennaviadukt

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) plante schon Anfang der 20er-Jahre, den teuren Zahnradbetrieb auf der Höllentalbahn abzuschaffen. Für die vorgesehenen schweren Adhäsionslokomotiven mussten Oberbau und Brücken verstärkt werden. Beim 1887 erbauten Ravennaviadukt entschied man sich allerdings für einen kompletten Neubau, da das alte Bauwerk in einem gegenläufigen Bogen lag und nur mit 15 km/h befahren werden durfte. 1925 begannen die Arbeiten, am 14. Dezember 1927 rollte der erste Zug über das neue Viadukt. 224 Meter lang war das Bauwerk und damit die größte Eisenbahnbrücke im Schwarzwald. Das markante Viadukt überquert die romantische Ravennaschlucht mit neun Bögen von 20 m lichter Weite. An der höchsten Stelle liegt der Gleiskörper etwa 40 m über der Talsohle. Am 23. April 1945, also 14 Tage vor Kriegsende, sprengten deutsche Pioniere während des Rückzugs die Pfeiler 3, 4 und 5 und damit die Gewölbe 3 bis 6 in die Luft. Zwei Jahre und acht Monate dauerte es, bis das Ravennaviadukt wieder aufgebaut war. Seither rollen die Züge Tag für Tag über eine Eisenbahnbrücke, die bis zum heutigen Tag nichts von ihrer Eleganz verloren hat.



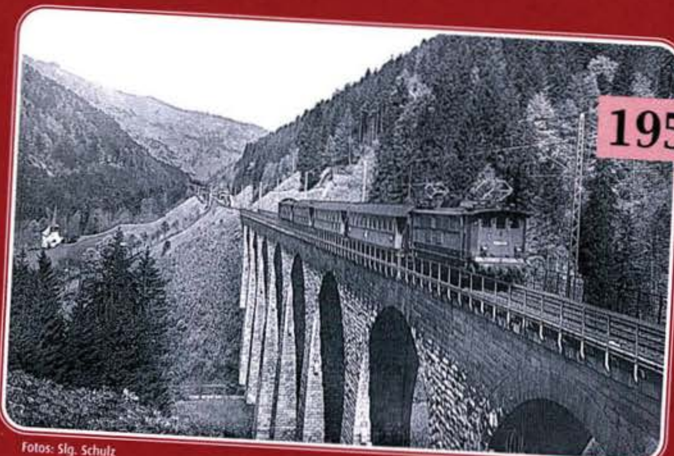
1928

Nur wenige Monate standen altes und neues Ravennaviadukt nebeneinander. Mitte 1928 wurde das alte Bauwerk gesprengt.



1930

Fünf Jahre lang dampften noch Zahnradzüge über die neue Brücke. Von der alten blieben nur die Widerlager.



1955

Ab 1936 ging es elektrisch bergan, bis 1960 im ungewöhnlichen 50-Hz-Betrieb und mit Einzelgängern wie E 244 01.

Fotos: Slg. Schulz

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz



Aus einem ET 25 entstand 1950 der 50-Hz-Triebwagen ET 255 01, der im Winter 1955 bei Hinterzarten unterwegs war.

Mit Kind, Hund und Kegel ins Höllental: 145 176 im September 1977 in der inzwischen aufgelösten Station Posthalde.

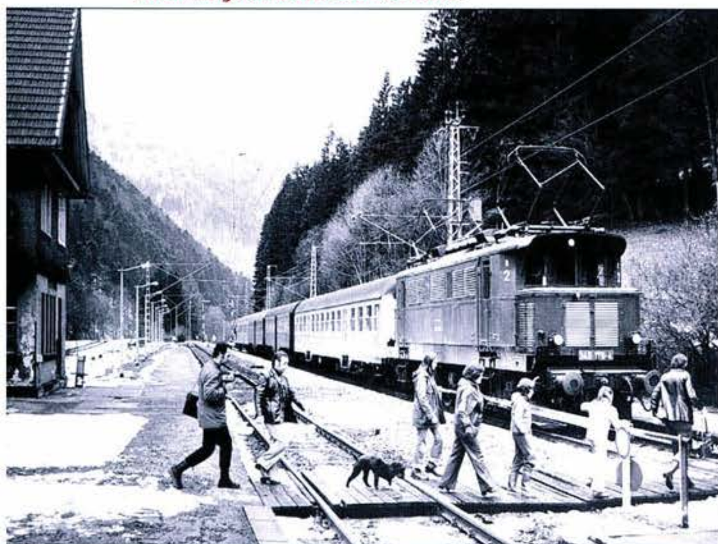


Foto: Wollny

19 Jahre waren die E 44 mit Widerstandsbremse Stammgast im Höllental und tagtäglich am berühmten Hirschsprung zu sehen.

Foto: Wollny

sich hell und breit. Signale frei! Und vorwärts stürmt die Meute.

Doch nicht zugleich, denn die normale Spur gibt richtig Platz ja nur für einen! Wer macht am längsten schon die Schwarzwaldkur? Das ist der Krupp, der darf zuerst erscheinen. (...)

Der Siemens folgt, da kommt er angekarrt, man weiß, er hat die meisten Kilometer. Und in der Tat, wie er setzt an zum Start, da stieben Funken unter den Rädern! (...)

Jetzt BBC: Sie sind mit Recht sehr froh, dass aus normalen Elementen gebaut ist alles, Stromrichter und Motoren kann man so woanders gebrauchen im Falle des Falles! (...)

Den Schluss macht AEG, wie sprach der weise Mann? 'Die letzten sollen oben sein die Ersten!' Und Michel sagt zum Schmitt und lächelt dann: 'Mir scheint's, die AEG hat's doch am schwersten! (..)

Die vier Versuchsloks brauchten gleiche Zeiten: Das Blaue Band soll darum jede tragen! Ein 'totes Rennen' nennt man das beim Reiten – die Dampfloks wurden glatt k.o. geschlagen!"

Das Blaue Band vom Höllental - Ein Epos der besonderen Art


Foto: Schulz

1979 führte das BZA Minden mit den TEE-Triebzügen der Reihe 601 Versuchsfahrten im Höllental durch, bei Hinterzarten: Zum Planeinsatz kam es aber nie.

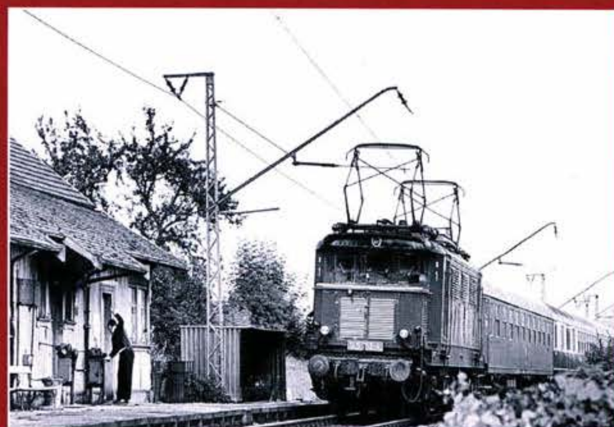
Kann man sich diese Form der Begeisterung heute vorstellen? Dr. Monath hat wirkliche Figuren in sein E-Lok-Epos verwoben: Otto Michel gehörte zum Reichsbahn-Zentralamt München, Schmitt gehörte zur AEG-Bahnabteilung und war verantwortlich für E 244 01.

Lokführer Federer deutet jetzt auf den ehemaligen Bahnhof Hirschsprung, dessen Empfangsgebäude noch erhalten ist und wo noch gekreuzt werden kann: „Hier begann der erste Zahnradabschnitt." 143 050 klettert die Steigung hinauf; das lauteste Geräusch in der Lok stammt von der Klimaanlage.

Ein Bericht an das Reichsverkehrsministerium vom Juli 1941 bestätigte die prinzipielle Durchführbarkeit des 50-Hz-Betriebes. Einschränkungen wurden bei der Stromversorgung benannt, weshalb der Bericht zu dem Schluss kam: „Die Ausweitung des 50-Hertz-Systems kann ... nicht allgemein empfohlen werden." Für die Höllentalbahn empfahl man den Weiterbetrieb mit 50 Hz, bis das $16^2/_3$-Hz-Netz Freiburg erreicht, und den Erwerb weiterer Lokomotiven für eine vollständige Traktionsumstellung.

Der Zweite Weltkrieg verschonte auch das Höllental nicht; alliierte Bomberangriffe zerstörten Brücken und Bahnanlagen, und Deutsche sprengten beim Rückzug das Ravennaviadukt. Im Dezember 1947 wurde der Verkehr von Freiburg nach Neustadt wieder aufgenommen. Begünstigt wurde das durch die französische Besatzungsmacht: Sie erhielt ein Ersuchen der SNCF für einen Probebetrieb mit 50 Hz. So wurden nicht nur die vier E 244 instandgesetzt, sondern aus einer E 44 eine weitere E244 gebaut, die als E 244 22 zur Höllentalbahn kam. 1950 wurde der Tübinger ET 25 026 für 50 Hz umgebaut und kam als ET 255 01 in den Schwarzwald. Die sechs elektrischen Triebfahrzeuge erforderten Anfang der 50er-Jahre den Einsatz von nur drei Dampfloks der BR 85.

Im Juni 1955 erreichte der $16^2/_3$-Hz-Fahrdraht von Basel aus Freiburg, und im Jahr darauf hing er schon bis Offenburg. Für einige Jahre wurde Freiburg ein Zwei-System-Bahnhof, doch die Tage des 50-Hz-Betriebes waren gezählt. Im Sommer 1959 wurden der Fahrdraht der Höllentalbahn probeweise mit $16^2/_3$ Hz geschaltet und Testfahrten mit einer E 40 und einer E 44 durchgeführt. Am 19. Mai 1960, nach fast 24 Jahren, endete die Ära des 50-Hz-Betriebes auf der Höllentalbahn. →


Foto: Wollny

Zeitreise in Freiburg-Kappel: Bis 1978 gab es an der Höllentalbahn die Haltestelle Kapellertal. Eilzüge hielten dort aber nicht.


Foto: Schulz

Heute ist Gras über den einstigen urigen Haltepunkt gewachsen. Nur das ehemalige Beamtenwohnhaus blieb erhalten.



Foto: Wollny

Das ungewöhnliche, aus Holz erbaute Haltestellengebäude in Großaufnahme; zwei Schranken wurden von hier aus bedient.



110 187 vor Silberlingen im Oktober 1987 am Bahnhof Höllsteig. Im Hintergrund ist deutlich zu erkennen, dass das Ravennaviadukt eine 1:19-Steigung aufweist.

Foto: Wollny

Die Altbau-E44 war lange die typische Lok



Foto: Schulz



Foto: Wollny

Am Eingang zum Höllental liegt der Kreuzungsbahnhof Himmelreich, dessen Stationsgebäude die Zeitläufe unbeschadet überstanden hat. Als 145 162 im Jahre 1977 auf den Gegenzug wartete, gab es allerdings noch ein Gleis mehr und das Toillettenhäuschen.

Der Regionalzug mit 143 050 erreicht Titisee. Hier zweigt die Drei-Seen-Bahn nach Seebrugg ab, an der sich die höchstgelegene Normalspur-Bahnstation Deutschlands befindet: Feldberg-Bärental, 967 Meter über NN.

Im Mai 1960 übernahmen E40 mit elektrischer Widerstandsbremse den Zugbetrieb. Doch noch ab demselben Monat wurden in Freiburg stationierte E44ʷ (mit Widerstandsbremse) auf der Höllentalbahn eingesetzt; die E40 gelangte vorzugsweise auf die Schwarzwaldbahn.

Die E44ʷ stammten aus einer Serie der als Kriegs-E-Lok (KEL 1) weitergebauten E44, von denen man 31 Stück mit Widerstandsbremse ausrüstete – für den Einsatz auf österreichischen Gebirgsstrecken. Die 16 in Freiburg zusammengezogenen Maschinen wurden über Jahre hinweg die bestimmenden Loks auf Höllental- und Dreiseenbahn. Viele Züge verkehrten mit Zug- und Schiebelok, was den Betrieb deutlich flüssiger machte. 1963 kehrte ein alter Bekannter zurück: Aus ET 255 01 wurde der wieder auf $16^2/_3$ Hz umgebaute ET 45 01. Er blieb aber nicht lange, so dass den E44ʷ (ab 1968: 145) und wenigen E40 (ab 1968: 139, nur E40 mit Widerstandsbremse) die Bespannung fast aller Züge oblag. Ausnahmen bildeten einige Touristik- und Autozüge nach Seebrugg, die durchgehend eine 110 an der Spitze hatten, aber ab Freiburg nachgeschoben wurden. Vereinzelte Einsätze der 141 führten nicht zum gewünschten Resultat.

Erst vor 25 Jahren, im November 1979, fuhren die letzten 145 im Planeinsatz. Ihre Leistungen übernahmen wiederum 139 und – besonders bei Eilzügen – 110. Damit endete die lange andauernde Ära der Altbau-E-Loks auf der Höllentalbahn.



Foto: hb

Lokführer Hans-Joachim Federer brachte am 18. Oktober RB 31601 trotz BÜ-Pannen sicher ans Ziel.

In den 80er-Jahren boten Höllental- und Dreiseenbahn das gewohnte Bundesbahn-Einheitsbild mit Einheits-E-Loks und Silberlingen. Nach der Wiedervereinigung, ab 1993, lebten auch die beiden Schwarzwald-Strecken von den positiven Erfahrungen, die die DR einbrachte: Die Bespannung obliegt seither der erfolgreichen 143 aus Hennigsdorf. Doppelstockwagen aus Görlitz bilden das Zugmaterial; zunächst drei Mittelwagen zwischen zwei 143, seit 1994 in der heute noch üblichen Zugbildung: 143 bergwärts, Doppelstockmittelwagen 1./2. Klasse, Doppelstockmittelwagen 2. Klasse, Doppelstocksteuerwagen mit Sonderabteil talwärts. Viele ehemalige Reichsbahner sind nach Süddeutschland gezogen, neben Schwäbisch wird man oft genug auf Sächsisch nach dem Ticket gefragt. Außerdem arbeiten die Ex-DRler als Lokführer, Verkäufer und Fahrdienstleiter.

Die Fahrt auf der 143 050 geht allmählich zu Ende. Heute gelangt man stündlich ab Freiburg nach Neustadt oder nach Seebrugg, bis Titisee besteht ein Halbstundentakt. In Neustadt endet unser Zug, er wird in Kürze wieder nach Freiburg fahren. Am Bahnsteig gegenüber steht ein 611 nach Donaueschingen bereit. Viele Reisende steigen um, manche verlassen den Bahnhof und zerstreuen sich in alle Winde. Einige haben Reisegepäck dabei, das auf einen längeren Aufenthalt im Schwarzwald schließen lässt.

Zu gern möchte man wieder in den Zug nach Freiburg steigen, um alles noch einmal an sich vorüberziehen zu lassen: Den Gipfelpunkt bei Hinterzarten, das enge Tal bei Hirschsprung, das Ravennaviadukt. Oder kurz gesagt: „Einmal zwischen Himmel und Hölle bitte!" *Henning Bösherz*



Foto: Richter

Wie sehr die Höllentalbahn modernisiert worden ist, zeigt dieser Bildvergleich. 1977 hielten in Freiburg-Littenweiler noch Altbauloks, es gab handbediente Schranken, ein Ausweichgleis und Formsignale. 27 Jahre später ist dies alles verschwunden. Der Kiosk existiert allerdings noch – wenige Meter versetzt.

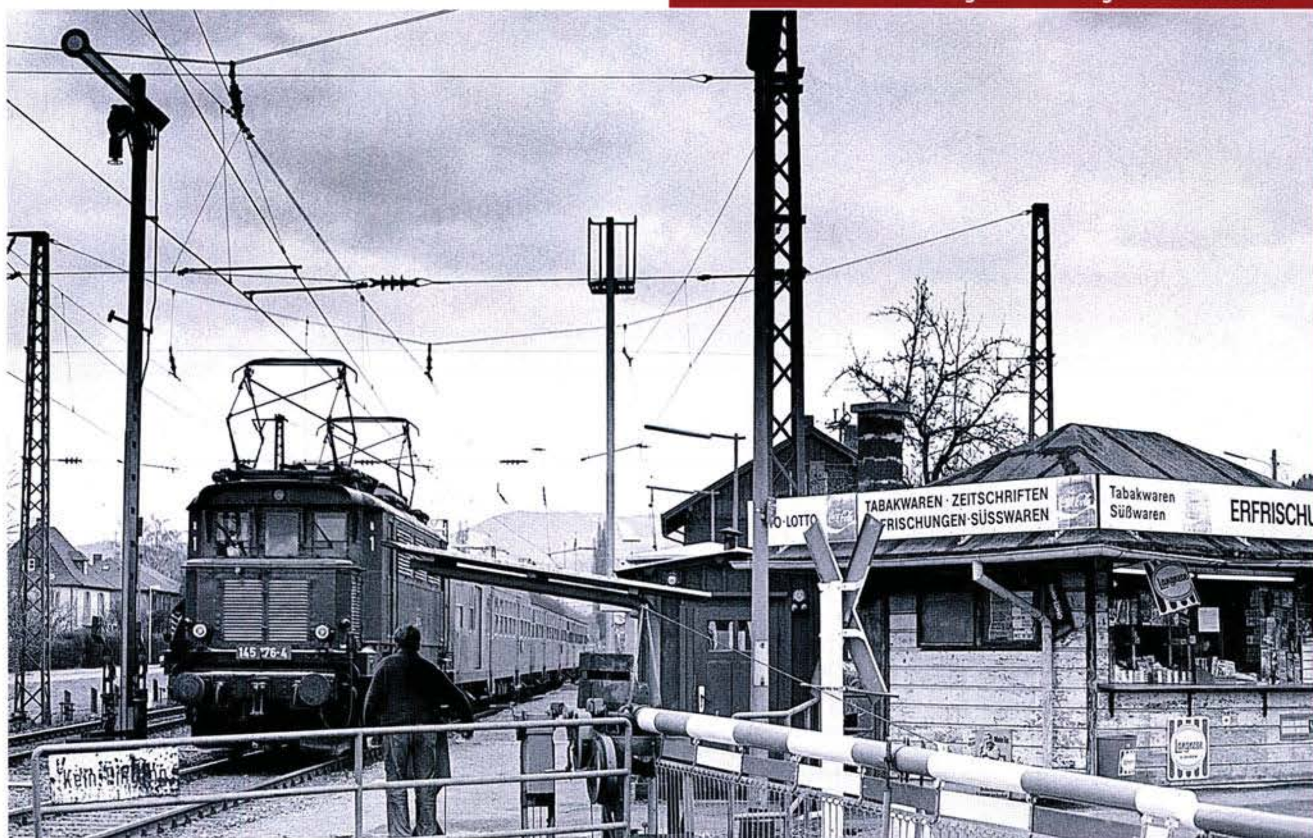


Foto: Wollny



„Wir lernen von den Besten und nutzen das vorhandene Wissen": Dr. Alexander Pischon, DB Stadtverkehr, als „Best-Practice-Manager".



Dr. Ernst Jagl (mitte), Abteilungsleiter im niedersächsischen Verkehrsministerium, Thilo Schelling (r.), Ministerialdirigent im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommerns: Stabübergabe.



„Langfristige Finanzierbarkeit die Schlüsselherausforderung der Zukunft": Ulrich Homburg, DB-Regio-Chef.

Ein Stück vom Kuchen

Der Markt wird enger und der Druck wächst: Die Partner im Nahverkehr rücken zusammen und hoffen auf die langfristige Finanzierbarkeit des ÖPNV.

Auf die öffentliche Hand ist Verlass: In Zeiten leerer Kassen sparen Bund, Länder und Kommunen, wo es nur geht, und im Zweifelsfall auch da, wo es eigentlich nicht geht.

Das Beste aus den immer schwierigeren Rahmenbedingungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insgesamt im Sinne des Fahrgastes machen zu wollen, zumindest darüber waren sich die rund 300 Experten aus Politik und Wirtschaft auf dem siebten Regio-Forum der DB AG in Hannover einig. „Wir reden über die Verwaltung des Mangels", betonte Ulrich Homburg, DB-Regio-Vorstandsvorsitzender, und verwies auf die Kürzungen von Zuschüssen, etwa bei der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter. Er warnte in diesem Zusammenhang die Parteien davor, diesem gesellschaftspolitischen Thema auszuweichen, und betonte: „Die langfristige Finanzierbarkeit des ÖPNV ist die Schlüsselherausforderung der Zukunft!"

„Ein Stück vom Kuchen bitte": Dieser Wunsch bezog sich im Convention-Center auf dem Messegelände in Hannover-Laatzen eben durchaus nicht nur auf das unmittelbare, übrigens auch verwöhnte Gaumen zufriedenstellende Verpflegungsangebot. Vielmehr ging es um Anteile in einem zumindest stagnierenden, wenn nicht schon schrumpfenden Markt.

Und der ist durchaus noch lukrativ. So werden jährlich bundesweit immerhin 30 bis 40 Millionen Zugkilometer vergeben, was einem Umsatzvolumen von drei bis vier Milliarden Euro entspricht. Kein Wunder, dass Ulrich Homburg Regeln für „einen fairen und effizienten Wettbewerb" einforderte und Andreas P. Meyer, Vorsitzender der Geschäftsführung bei DB Stadtverkehr, „verlässliche Rahmenbedigungen mit kalkulierbaren Verkehrsverträgen und gleichen Konditionen für alle Verkehrsunternehmen" verlangte. Bei der DB begreife man die sich abzeichnende Öffnung

Bahnwerbung gestern und heute: Postkarten-Präsent für die Forumsteilnehmer.







Repros: DB AG



Lebhaft diskutieren Dr. Dieter Klumpp (Alstom), Andreas P. Meyer (DB Stadtverkehr), Dr. Wolf-Rüdiger Gorka (LNVG), Moderator Krummheuer.

der kommunalen Verkehrsmärkte zwar als Chance, doch „Wettbewerb um jeden Preis", so Meyer, „wird es mit uns nicht geben!"

Flexibilität, erfolgreiche Pauschalangebote und „Investitionen in neue Fahrzeuge", so Regio-Chef Homburg, seien wichtige Faktoren, um Kundenzufriedenheit und steigende Fahrgastzahlen zu erreichen: „Der Köder muss dem Fisch schmecken und nicht dem Angler!"

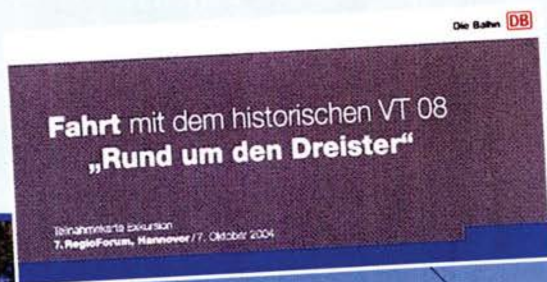
„Wir sind hier im Norden über dem Niveau des Bundesdurchschnitts", stellte Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter der DB für das Land Niedersachsen, fest, verwies unter anderem auf einen mehr als 40-prozentigen Fahrgastzuwachs bei der S-Bahn Hannover. Die Erfolgsgeschichte unter dem Motto „Niedersachsen ist am Zug" gründe auf Qualität und Service. Dazu gehöre auch, so Meyer, seinerzeit Projektleiter der Expo-S-Bahn, die freundliche Gestaltung des Umfelds: „2007 werden wir drei Viertel aller 360 Bahnhöfe in einem guten Zustand haben."

Ein Großteil der erforderlichen Mittel von derzeit 100 Millionen Euro kommen vom Land Niedersachsen. Walter Hirche (FDP), zuständiger Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, stellte auch weiterhin eine verlässliche, wenn auch kritische Zusammenarbeit in Aussicht. Diese fand auch ihren Niederschlag in der Beschaffung neuer Fahrzeuge durch die DB, indem sich Niedersachsen an den Kosten von 180 Millionen Euro beteiligte.

Ein erfolgreicher Weg zur Kostenreduzierung im Nahverkehr ist die Förderung lokaler Kooperationen. Als Beispiel nannte Andreas P. Meyer die Hannoveraner Intalliance-AG, das seit 1. Januar 2004 bestehende Unternehmen der Hannoverschen Verkehrsbetriebe Üstra, der Nord-LB und von DB-Stadtverkehr, ein so genanntes Joint Venture.

Apropos Joint und Venture: Wer vorhandenes Wissen nutzen will, wie der eigentlich durchaus kompetente Dr. Alexander Pischon (DB-Stadtverkehr), kann das sicher auch ohne „Priorisierung", „Projekt-Reporting", „Monitoring" oder „Best-Practice-Management"!

Verständnis beginnt beim Verstehen. Hoffen wir also auf das achte Regio-Forum mit Mecklenburg-Vorpommern als Gastgeber. *Karlheinz Haucke*



Die Sonderfahrt mit dem weltmeisterlichen VT 08 503 ließ Nostalgie-Stimmung im Regional-Express aufkommen. Der „Dreister" statt Deister ließ schmunzeln.

Preisvorteil von ca. 15 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,82 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



Heft 13 kommt immer mit der Januar-Ausgabe!







- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

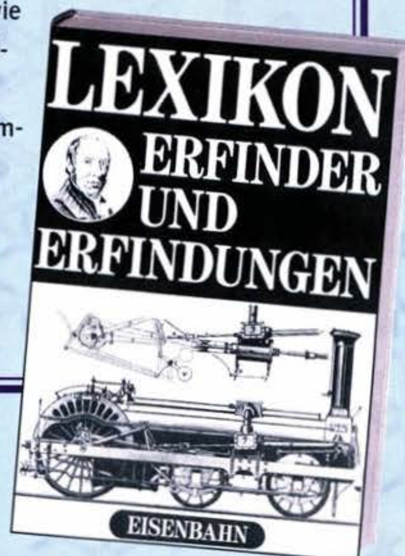
entweder...
VIDEO/DVD
„Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON**
„Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

12/04

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2004 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
- ☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
- ☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**
- ☐ **die DVD „Anlagen-Meisterwerke"**

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
- ☐ Kleines Abo
- ☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum |_|_|_|_|_|_|_|_|

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

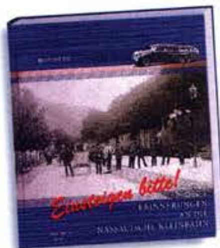
Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Rheinischer Taunus-Nachschlag

Winfried Ott: Einsteigen bitte! Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn. Blaue Blätter, Bd. 15. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen, Nastätten 2004. 248 Seiten, 354 Sw-Abbildungen. Preis: 19,80 Euro.



■ Mehr als bloße Ergänzung des 2002 erschienenen, inzwischen aber bereits vergriffenen zwölften Bandes der Blaue-Blätter-Schriftenreihe, „Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn", ist Otts jüngster Beitrag zur Erforschung dieser ehedem meterspurigen Gebirgsbahn im nordwestlichen Taunus. Bei der Fülle der zusätzlichen Bild- und Textinformationen sowie der Wiedergabe bisher nicht bekannter Archivalien hätte man sich allerdings eine durchschaubarere Struktur gewünscht. Dass bei dieser Gelegenheit aber auch einige kleine Fehler des Vorgängerbuchs ausgemerzt wurden, versteht sich von selbst. Die kaum 80-jährige Geschichte dieser Bahn vom Rhein ins Hochland des Einrichs wird gleichwohl einmal mehr engagiert und kenntnisreich aufbereitet. Bestelladresse: Heimatpflegeverein Blaues Ländchen e.V., Am Bürgerhaus, 56355 Nastätten. *hc*

● ***Fazit: Lebendige Kleinbahn-Erinnerungen***

Umfangreicher Teil-Robert

Wolfram Wagner, Wolfgang Neubauer, Helge Scholz, Peter Wunderwald: Die Schmalspurbahn Mügeln – Döbeln. Wilsdruffer Bahnbücher, 2004, Direktbezug. 254 Seiten, über 200 Abb.; Preis: 27 Euro.

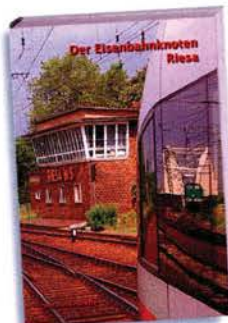
■ Mit Fleiß und Akribie haben die vier Autoren mit Hilfe weiterer Zeitzeugen ein anspruchsvolles Werk geschaffen, das der 19,8 Kilometer langen Schmalspurbahn Döbeln – Mügeln, dem südlichen Ast des „Wilden Robert", gewidmet ist. Aufgrund ihrer frühen Einstellung 1964 und dem schon 1965 beginnenden Abbau stand sie etwas am Rande publikatorischer Aktivität. Seine Stärken hat das Buch in umfangreichen Recherchen und einer ebensolchen Sammlung von Quellen, oft als Faksimile wiedergegeben. Das macht das Buch zu einer beeindruckenden Fundgrube. Kehrseite des Materialeinsatzes ist, verbunden mit dem recht trockenen Schreibstil, dass das Lesen ziemlich anstrengend wird. Das Buch ist im Direktbezug über die IG Verkehrsgeschichte (PF 31, 01723 Wilsdruff; Versand plus 1,80 Euro) erhältlich. *hb*



● ***Fazit: Weniger, gezielter ausgewählt, wäre mehr gewesen***

Bahnknoten Riesa, populär

Autorenkollektiv: Der Eisenbahnknoten Riesa. Städtisches Zentrum für Geschichte und Kunst (Hrsg.), Riesa 2004, Direktbezug. 130 S., 55 Farb- und 108 Sw-Abbildungen. Preis: 17,80 Euro.



■ Das Buch bietet einen guten und schnellen Überblick über Geschichte, Anlagen und Aktuelles zum Eisenbahnknoten Riesa. Der Begriff ist weiter gefasst und das zu Recht, denn was wäre die Darstellung des Knotens ohne Elbbrücken und Anschlussbahnen? Und der Aufstieg Riesas vom Fischerdorf zur Industriestadt lässt sich nicht ohne die Geschichte der Eisenbahn darstellen. Lebendige Szenen aus dem Eisenbahner-Alltag ergänzen wohltuend Zug- und Lokbilder. Einziger kleiner Mangel: Die Leitfarbe Blau (zum Beispiel für Zeichnungen, Unter- und Überschriften) will nicht so recht zum sonst guten Layout passen. Das Buch ist im Städtischen Zentrum für Geschichte und Kunst, Poppitzer Platz 3, 01589 Riesa, Tel. (03525) 659300, erhältlich (Versand plus 2 Euro). *hb*

● ***Fazit: Bekanntes Thema, gut und populär dargestellt***



Ausserdem erschienen

Edle Erscheinung

Klaus Eckert (Hrsgb.): Stars der Schiene. Baureihe 103, 2005. Europ-Media-Verlag, Irsee 2004. 13 Blatt, 13 Farbabbildungen; Preis: Euro 14,90.

Auch dieser Jahreskalender fasziniert nicht nur eingefleischte Fans der eleganten Hochgeschwindigkeits-E-Lok. Klaus Eckert und weitere bekannte Eisenbahnfotografen setzen einmal mehr diese Schnellzug-Legende ins rechte Licht.

Schweizer Blickwinkel

Armin Schmutz: Schweizer Bahnen 2005. Loki, Fachpresse Zürich AG, Zürich 2004. 15 Blatt, 16 Farbabbildungen; Preis: CHF 28,50, Euro 19,00.

Bereits zum dritten Mal bestreitet Armin Schmutz mit erneut exzellenten Aufnahmen im Alleingang den Loki-Jahreskalender. Als Kontrast zum aktuellen Verkehr auf Schweizer Schienen serviert der Fotograf im Anhang noch US-Dampfnostalgie.

Durch die weite Welt

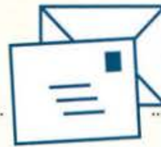
Georg Wagner: LokoMotive 2005. Franckh-Kosmos-Verlag, Stuttgart 2004. ISBN 3-440-09944-X, 13 Blatt, 13 Farbabbildungen; Preis: Euro 22,50.

Durch die weite Welt der Schienenstränge, vom Jing-Peng-Pass bis ins Münsterland, begleiten Georg Wagner, Gerhard Bank, Stefan Hohnloser und andere den Eisenbahn-Fan mit diesem großformatigen Kalender ein ganzes Jahr lang.

Umdreh-Kalender

Eisenbahnen einst und jetzt. 2005. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2004. ISBN 3-89610-127-7, 13 Blatt, 13 Farb-, 12 Sw-Abb.; Preis: Euro 9,95.

Am besten frei im Raum aufzuhängen: Der Eisenbahn-Journal-Jahresbegleiter präsentiert in Farbe auf der Vorder-, in Schwarzweiß auf der Rückseite einen Querschnitt mit deutschem Schwerpunkt.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee
E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Zeiterscheinung

***Betrifft:** „Der Anfang, nicht das Ende", Heft 11/2004*

Gratulation zu dem gelungenen Modellbahnprojekt. Auch die Präsentation war gut gestaltet, ließ den uneingeweihten Leser in zwei Punkten jedoch ziemlich im Regen stehen. Warum ist hier mal von Eisenbahn, mal von Kleinbahn die Rede und wo zur Hölle liegt Schöpfurth? Hierzu hätte unbedingt erwähnt werden müssen, dass die Bahn zwar als Kleinbahn Eberswalde – Schöpfurth eröffnet und 17 Jahre lang betrieben, 1924 jedoch aus Gründen der Tarifgestaltung in eine Privateisenbahn (Eberswalde-Schöpfurther Eisenbahn E.S.E.) umgewandelt wurde. Nach dem Zusammenschluss der Gemeinden Schöpfurth und Steinfurt zu Finowfurt im Jahre 1930 kam es dann zur Umbenennung in Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn. Eine „Eberswalde-Finowfurter Kleinbahn" wäre daher ein temporales Phänomen.

Reinhard Richter,
E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Auf die Umbenennung von Schöpfurth in Finowfurt wird im Kasten auf Seite 103 hingewiesen. Die geografische Einordnung ergibt sich aus dem Streckenplan. Und die Umbenennung in EFE ändert letztlich nichts an der Konzessionierung als Kleinbahn.

Diesel-Vorspann

***Betrifft:** „Keine Regel ohne Ausnahme", Heft 11/2004*

Auf meiner kleinen Märklin-H0-Anlage habe ich aus Platzgründen auf Oberleitungen verzichtet. Ich kann aber trotzdem abgebügelte E-Loks einsetzen, ohne einen Stilbruch zu begehen. Vor die E-Lok setze ich eine Diesellok der BR 216, bei der ich den Anker entfernt habe und die ich von der E-Lok schieben lasse. ***Harald Weis,***
91413 Neustadt/Aisch

Konstantes Licht

***Betrifft:** Probefahrt „Solide Konstruktion", Heft 10/04*

Bei der Betrachtung der neuen 212 von Roco wurde wieder einmal die Beleuchtung im Analogbetrieb kritisiert. Auch in anderen Testberichten über Gleichstromloks verschiedener Hersteller ist dieses Problem Thema. Auf meiner Analoganlage kenne ich diese Probleme nicht. Vor zirka 20 Jahren kaufte ich den so genannten Beleuchtungsgenerator 7057 von Arnold (Hersteller Siemens). Das Gerät wird zwischen Fahrtrafo (Gleich- und Wechselstrom) und Gleis geschaltet. Bei eingeschaltetem Gleis brennt die Lokbeziehungsweise Zugbeleuchtung. Die Helligkeit ändert sich auch nicht, wenn der Fahrstrom eingeschaltet wird. Die Zug- beziehungsweise Lokbeleuchtung funktioniert also mit Wechselstrom. Weiterer Vorteil: Der gesamte Fahrstrom steht für den Antrieb zur Verfügung. Laut Auskunft des Modellbahnhandels hat es ein entsprechendes Gerät bei anderen Herstellern nicht gegeben. Schade! ***Klaus Barth,***
71120 Grafenau

Knorr-Vorwärmer

***Betrifft:** Bahnpost „Kein Schlag", Heft 9/2004*

Da wird Herr Bickel gut beobachtet, aber schlecht erkannt haben. Es wird wohl ein Knorr-Oberflächenvorwärmer gewesen sein. Eine Abdampfturbine, ob in Betrieb oder nicht, bringt keinen Sinn. Durch den Wegfall des Kondenstenders ist nicht nur die Abdampfturbine, sondern auch die Turbospeisepumpe überflüssig geworden. Da aber eine Dampflok zwei unabhängige Speisepumpen benötigt, bekam sie eine Knorr-Speisewasser-Kolbenpumpe neben der 250-l-Dampfstrahlpumpe und eben den Vorwärmer. Wahrscheinlich waren die Kessel noch in gutem Zustand.

Wolfgang Winkler,
03014 Cottbus

RGS-Untergang

***Betrifft:** „Flottes Federvieh", Heft 10/2004*

Vielen Dank für den Bericht über die Galloping Geese der Rio Grande Southern, über den ich mich sehr gefreut habe. Insbesondere die vielen Farbfotos kannte ich bisher fast ausschließlich in Schwarzweiß. Leider habe ich auch einige Anmerkungen. Ich finde es nicht besonders gut, zwischen Goose und Gans hin und her zu wechseln. Motor #1 hatte zunächst einen Gatteraufbau, so wie auch die neu gebaute Replik. Erst auf Intervention der Postbehörde wurde der offene Aufbau durch einen geschlossenen Kasten ersetzt. Der Spitzname „Galloping Goose" resultierte aus einer sehr schwankenden Fahrweise, hauptsächlich bedingt durch die sehr schlechten Gleise, sowie einem quäkenden Signalhorn. Es sind nicht nur sieben Geese gebaut worden, sondern insgesamt acht. Die achte wurde als Lohnauftrag für die San Christobal Railroad gebaut, ist dort kurz gelaufen und dann aufgrund Betriebseinstellung zur RGS zurückgekommen. Dort wurde die SCRR-Goose wieder zerlegt, der Frachtaufbau als Lagerschuppen für Altakten in Ridgeway aufgestellt und mit den Führerhausteilen wurde Motor #2 renoviert. Die heute im Colorado-Railroad-Museum vorhandene #2 ist somit eine Mischung aus Buick und Pierce-Arrow-Teilen. Leider geben auch Sie eine vermutliche Fehlinformation zum endgültigen Untergang der RGS wieder, die (angebliche) Explosion des Kessels der Schneeschleuder. Dem widerspricht jedoch eine Angabe im Unfalluntersuchungsbericht zum Wasserstand im Wasserstandsglas, nach dem die Feuerbüchsdecke eigentlich mit ausreichend Wasser hätte bedeckt sein müssen. Bei den vorherrschenden Minustemperaturen musste das Schleuderrad regelmäßig in Gang gesetzt werden, um ein Festsetzen der Lager zu verhindern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Schneeschleuder bereits einige Jahrzehnte alt und aus Materialien gebaut war, die auch der Titanic den Untergang bescherten. Von daher ist es sehr logisch, wenn von einem mechanischen Versagen des Antriebsteils mit den daraus resultierenden Zerstörungen ausgegangen werden kann.



Foto: Robert Collins, Slg. GGHSoD

Die dokumentierten Zerstörungen an der Schneeschleuder geben bis heute Anlass zu Diskussionen über die Schadensursache.

Hubert Wetekamp,
E-Mail

Anmerkung der Redaktion: In einer offiziellen Stellungnahme zu den voraussichtlichen Reparaturkosten wird ausdrücklich der Kesselschaden erwähnt.

VERGESSENE SCHMALSPURBAHNEN

Ganze 600 Millimeter breit, aber mit regulärem Reisezugverkehr: Der Mecklenburg-Pommerschen Privatbahn bekam die Übernahme durch die DR nicht.

Teil 3

Abgesang



Ob Adebar sich noch an die Zeit der MPSB erinnert?



Foto: J. Krantz

Zwei Spurweiten, eine (Reichs-)Bahn: In Anklam macht die 52 mit Wannentender auf der Hauptstrecke ordentlich Dampf, was nebenan niemanden groß kümmert.

An Oberbaumaterial fehlte es in den ersten Nachkriegsjahren ständig, was den Wiederaufbau der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) erheblich beeinträchtigte. Das störte die sowjetische Militärverwaltung in Schwerin freilich wenig: Sie ordnete mit ihrem Befehl 333 vom 26. Juni 1948 den Wiederaufbau des Streckenabschnitts Dennin – Jarmen an. Allerdings mussten die Eisenbahner schon nach wenigen Wochen diese Arbeit wieder einstellen: Schienen und Schwellen wurden nun plötzlich für die Instandsetzung der Strecke Jarmen Nord – Schmarsow der ehemaligen Demminer Kleinbahnen benötigt.

Doch das war nicht das einzige Problem, mit dem damals die Eisenbahner der Ex-MPSB zu kämpfen hatten. Ein Hauptsorgenkind war der Fahrzeugpark: Da die Sowjets nicht nur die besten Lokomotiven, sondern auch fast alle Werkzeuge und Ersatzteile beschlagnahmt hatten, befanden sich die Maschinen Ende 1948 durchweg in einem desolaten Zustand. Von den neun Lokomotiven konnten nur mehr vier im Streckendienst eingesetzt werden. Die Lok 9[II], ab 1950 die 99 3461, hatten die Schlosser für eine Hauptuntersuchung zerlegt. Die Lok 12[II], 99 3462 ab 1950, musste wegen abgefahrener Radreifen abgestellt werden, da die Treibstange beim Überfahren von Bahnübergängen bereits aufsetzte. Lok 14[II], ab 1950 die 99 3361, hatte einen Riss in der Feuerbüchse. So standen in Anklam nur noch die Loks 1[II], 99 3351 ab 1950, und 5[II], ab 1950 die 99 3353, in Ferdinandshof Lok 4[II], 99 3452 ab 1950, sowie in Friedland Lok 8[II], von 1950 an 99 3451, zur Verfügung. Als Betriebsreserve fungierten die 1947 erworbenen Lokomotiven 21[III], 99 3651 ab 1950, und 22[III], 99 3652 ab 1950.

Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich bereits eine Übernahme der ehemaligen MPSB-Aktiengesellschaft durch die Deutsche Reichsbahn ab.



Foto: J. Krantz

Anklam, 18. August 1966: Etwas weniger als drei Stunden benötigte laut Fahrplan der Personenzug für die 36,1 Kilometer nach Friedland mit 16 Zwischenhalten.

Vom 1. April 1949 an unterstand die Schmalspurbahn der Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald. Das zuständige Reichsbahnamt (Rba) Neustrelitz richtete umgehend in Friedland eine Außenstelle ein, die die Ex-MPSB den Verwaltungsstrukturen der DR anzupassen hatte.

Bereits am 15. September 1949 löste das Rba die Außenstelle wieder auf. Doch dass letztere die Verwaltung vor Ort vereinfacht hätte, kann man nicht behaupten: Die Lokbahnhöfe Anklam und Ferdinandshof gehörten nun zum Bw Pasewalk, während der Lokbahnhof Friedland dem Bw Neubrandenburg unterstand. Eine absolute Einmaligkeit bei der DR: Zwei Bahnbetriebswerke teilten sich die Zugförderung auf einer Schmalspurbahn!

Doch damit nicht genug: Auch der Verkehrsdienst war nun geteilt. Die als „Schmalspurnetz Friedland" bezeichneten Strecken Anklam – Friedland und Friedland – Ferdinandshof gehörten jetzt zu den Reichsbahnämtern Neustrelitz und Pasewalk, was die Bürokratie schlagartig vergrößerte. Mit tatkräftiger Unterstützung der Rbd Greifswald suchten die Mitarbeiter in den beiden Reichsbahnämtern schon wenige Monate nach der Übernahme der früheren MPSB nach Möglichkeiten, die Beförderungsleistungen auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Doch die völlig unzureichenden Straßen im Einzugsbereich verhinderten dies vorerst. So rationalisierte die DR erst einmal und führte im Sommer 1954 den „Vereinfachten Nebenbahndienst" auf den MPSB-Strecken ein.

Zugleitbahnhof wurde Friedland. Mit Betriebseisenbahnern waren jetzt nur noch die Bahnhöfe Wegezin-Dennin, Anklam West, Uhlenhorst und Ferdinandshof West besetzt. Eine Besonderheit wies dabei die Strecke Anklam – Friedland auf: Bei den Kreuzungen von Personenzügen, in der Regel mit Güterbeförderung (PmG), wurden in Wegezin-Dennin nun immer die Lokomotiven gewechselt, so dass die Lokbahnhöfe Anklam und Friedland stets nur nur ihre Teilstrecken bedienten. Lediglich Güterzüge befuhren die Gesamtstrecke ohne Lokwechsel.

Die DR beschränkte den Reiseverkehr von Beginn an auf ein Minimum. So wies der Winterfahrplan 1954/55 für Anklam – Friedland montags bis samstags lediglich zwei PmG-Paare aus. Zwischen Friedland und Ferdinandshof verkehrten nur montags, mittwochs und samstags zwei PmG-Paare sowie dienstags und freitags ein PmG-Paar auf dem Abschnitt Friedland – Uhlenhorst. Dabei bot die DR bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1967 auf der ehemaligen MPSB sogar die erste und zweite Klasse an.

Trotz des insgesamt bescheidenen Angebots hatte das „Schmalspurnetz Friedland" noch immer große Bedeutung für die verkehrstechnische Erschließung der Region. Auch →


Foto: R. Schaefer

Als Mietobjekt in gutem Zustand: Das schmucke Gebäude, ehemals Sitz der MPSB-Betriebsleitung in Friedland, wurde renoviert.



Foto: Weigel

Friedland Nord 1966: Am 1. Juni endete der Güterverkehr, am 29. Mai 1965 fuhr von hier der letzte Personenzug nach Uhlenhorst.

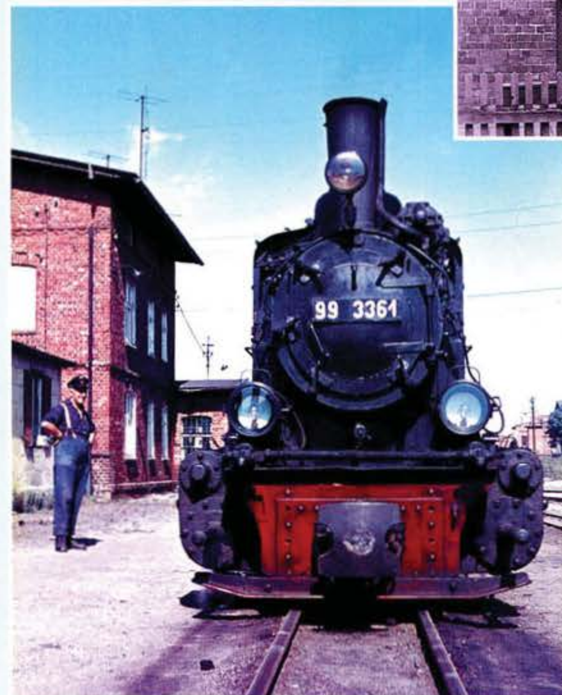


Foto: J. Krantz

18. August 1966, Friedland: 99 3361, von Orenstein und Koppel anno 1938 gebaut, Stammlok in Friedland, kam 1971 durch Kauf in die USA, nachdem sie am 15. Oktober 1970 z-gestellt worden war.

929 Anklam West—Wegezin—Dennin—Friedland (Meckl) *(Schmalspurbahn)* Alle Züge 2. Klasse

			9192			9194				km	Zug Nr *Rbd Greifswald* Zug Nr			9191		9193		
...	...	...	✕ 4.22	...	...	✕ 14.10	...	...	...	0,0	ab Anklam West 920 ✕ .... an	...	...	✕ 7.14	...	✕ 17.09	...	...
...	...	...	4.28	...	...	14.16	...	...	...	1,9	Anklam Vorstadt (u) X	...	...	7.07	...	17.03	...	...
...	...	...	4.36	...	...	14.24	...	...	...	4,0	Gellendin (u)X	...	...	6.57	...	16.53	...	...
...	...	...	4.41	...	...	14.30	...	...	...	5,4	Pelsin (u)X	...	...	6.53	...	16.48	...	...
...	...	...	4.49	...	...	14.38	...	...	...	7,6	Lüskow(u) X	...	...	6.47	...	16.41	...	...
...	...	...	4.57	...	...	14.47	...	...	...	10,0	Blesewitz (u) X	...	...	6.38	...	16.32	...	...
...	...	...	5.05	...	...	14.57	...	...	...	12,7	Sanitz (Kr Anklam) (u) X	...	...	6.28	...	16.22	...	...
...	...	...	5.13	...	...	15.05	...	...	...	14,7	Nerdin (u) X	...	...	6.20	...	16.14	...	...
...	...	...	5.22	...	...	15.14	...	...	...	17,0	Thurow (Kr Anklam) (u) X	...	...	6.10	...	16.04	...	...
...	...	...	5.30	...	...	15.25	...	...	...	18,5	Wegezin (u)	...	...	6.03	...	15.56	...	...
...	...	...	5.38	...	...	15.34	...	...	...	20,5	an } Wegezin-Dennin .... { ab	...	...	5.53	...	15.45	...	...
...	...	...	6.17	...	...	15.55	...	...	...		ab } { an	...	...	5.31	...	15.07	...	...
...	...	...	6.25	...	...	16.00	...	...	...	22,4	Japenzin (u)	...	...	5.26	...	15.01	...	...
...	...	...	6.33	...	...	16.08	...	...	...	24,2	Rebelow (u)	...	...	5.12	...	14.54	...	...
...	...	...	6.40	...	...	16.15	...	...	...	26,1	Ramelow (b Friedl Meckl) Dorf (u)	...	...	X 5.03	...	14.45	...	...
...	...	...	6.47	...	...	16.22	...	...	...	28,4	Ramelow (b Friedl M) Forsth(u)X	...	...	4.56	...	14.35	...	...
...	...	...	6.54	...	...	16.29	...	...	...	30,5	Bresewitz (b Friedl M) Ziegelei (u)	...	...	X 4.50	...	X 14.29	...	...
...	...	...	7.05	...	...	16.35	...	...	...	32,0	Bresewitz (b Friedl Meckl) Dorf (u)	...	...	X 4.45	...	14.23	...	...
...	...	...	✕ 7.17	...	...	✕ 16.51	...	...	...	36,1	an Friedland (Meckl) 918 .... ab	...	...	✕ 4.34	...	✕ 14.06	...	...

Ausdünnung: Nur noch zwei Zugpaare zwischen Anklam West und Friedland verzeichnet der Sommerfahrplan 1968.

Der Sommerfahrplan 1960 wies noch drei Zugpaare aus, die die Verbindung zwischen Friedland und Ferdinandshof sicherten.

125 g Friedland (Meckl) – Ferdinandshof (Schmalspurbahn) — Alle Züge nur 3. Klasse

		a 9167				a 9171		a 9165		km		Zug Nr Rbd Greifswald Zug Nr			a 9168		a 9170			a 9172				
...	...	a 4 25	...	...	...	a 12.30	...	b 17.30	...	0,0	ab	Friedland (N) 121e 251	an	...	b 7.10	...	a 10.27	...	...	a 19.16	...	...	...	...
...	...	X4 38	...	...	...	X12.43	...	17.43	..	3,6		Kiesgrube		...	X6.56	...	X10.13	...	...	X19.03	...	..	..	...
...	...	4.41	...	...	...	12.46	...	17 46	.	4,0		Heinrichshöh		...	X6.52	...	X10.10	...	...	X19.00	...	...	...	...
...	...	X4.50	...	...	...	12 55	...	17.55	...	6,3		Sandhagen		...	6.43	...	X10.00	...	...	X18.50	...	...	...	...
...	...	X4.55	...	...	...	X13 00	...	18.00	...	7,5		Kotelow		...	6.37	...	9.55	...	...	X18.45	...	...	...	...
...	...	X5.03	...	...	...	13.10	...	X18 08	..	9,4		Klockow Kr. Neubrandbg.		...	6.27	...	9.44	...	...	X18.35	...	...	...	...
...	...	5.12	...	...	...	13.23	...	18.17	...	11,3		Schwichtenberg		...	6.18	..	9.34	...	...	18.27	...	...	...	...
...	...	a 5 20	...	...	...	13.29	...	b 18.25	..	12,8	an	Uhlenhorst	ab	..	b 6.10	...	9.23	...	...	a 18.17	...	...	...	...
...	...	a 5.30	...	...	...	13 32	...	...	..		ab		an	...	...	...	9.18	...	...	a 18 14				...
...	...	X6.06	...	...	...	X14.08	...	...	...	19,6		Rimpau		...	...	...	X 8.42	...	...	X17.38				...
...	...	6.17	...	...	...	14.19	...	...	...	21,7		Marlowerth-Heuweiche		...	...	...	8.33	...	...	17 29				...
...	...	X6.26	...	...	...	X14 28	...	..	...	22,7		Große Wiese (Moorhof)		...	...	...	8.27	...	...	X17 22				...
...	...	a 6.43	...	...	...	a 14 45	...	.	..	27,0	an	Ferdinandshof 122	ab	...	...	...	a 9.05	..	...	a 17.00				...

a Mo, Mi. u. Sa
b Di. u. Fr

Fahrplanauszüge (2): Archiv Endisch

Lieber heute als morgen: Pläne zur Betriebseinstellung bei der DR schon frühzeitig in der Schublade



Friedland Nord heute: Das Stationsschild ist verschwunden, auch die Tür zum einstigen Dienstraum gibt es nicht mehr. Und der Anbau dient wie das Hauptgebäude jetzt als willkommener und wohlgepflegter Wohnbereich.

deshalb forderten Anliegergemeinden und Kunden die DR immer wieder auf, Anlagen und Betrieb zu erweitern. Die Rbd Greifswald lehnte das stets unter Hinweis auf fehlende Arbeitskräfte und Material ab.

Mit dem Beginn der Entwässerung der Friedländer Großen Wiese am 16. August 1958 wurde der Straßenausbau in der Region massiv vorangetrieben. Nun konnte die DR endlich ihre Stilllegungspläne aus der Schublade holen. Zuerst traf es den Abschnitt Ferdinandshof – Uhlenhorst, auf dem am 1. Dezember 1960 der Zugverkehr endete. Der VEB Bauunion Neubrandenburg übernahm die Strecke als Werkbahn und demontierte sie nach Abschluss der Entwässerungsarbeiten in der Großen Wiese im Sommer 1962.

Demgegenüber wirkte der weitreichende Umbau der Gleisanlagen im Peenehafen Anklam 1963 schon fast wie ein Anachronismus. Aber nach wie vor wurde dort vor allem Kohle umgeschlagen, die eben auf den Schmalspurgleisen ins Hinterland und bis nach Friedland transportiert wurde. So blieb der Schienengüterverkehr auf der Strecke Anklam – Friedland nahezu konstant.

Im Reisezugverkehr gingen dagegen die Beförderungszahlen weiter zurück. Gegen den zunehmenden Individualverkehr und vor allem den Omnibus hatte die Schmalspurbahn keine Chance. Die DR setzte im Sommerfahrplan 1964 montags bis samstags ganze zwei PmG-Paare auf der Strecke Anklam – Friedland ein, die dem Fahrgast auch noch eine gehörige Portion Geduld abverlangten: Für die gerade einmal rund 36 Kilometer waren bis zu drei Stunden Fahrtzeit einzuplanen.

Auf der Strecke Friedland – Uhlenhorst sah es nicht besser aus. Montags, mittwochs und samstags verkehrten noch zwei PmG-Paare; dienstags und freitags gab's nur noch ein



Reisen auf der 600-Millimeter-Spur: Beengt fühlte man sich dabei nicht.



Beschauliches Fahren durch eine ebensolche Landschaft. Zwischen Wegezin-Dennin und Anklam genießt am 18. August 1966 nicht nur der Fotograf den Blick aus dem Reisezugwaggon auf die scheinbare Schmalspuridylle.

Foto: Weigel

Foto: J. Krantz

Zugpaar; an Donnerstagen ruhte der Verkehr. Eine Fahrt auf dem 12,8 Kilometer langen Streckenabschnitt dauerte bis zu einer Stunde.

Natürlich schlug sich das in den Beförderungsleistungen nieder. Die Rbd Greifswald bilanzierte für 1964 den Transport von rund 51000 Tonnen an Gütern und etwa 73600 Reisender. Kosten in Höhe von zirka 1,2 Millionen Mark standen lediglich Einnahmen von rund 184000 Mark gegenüber, nicht gerade ein wirtschaftlicher Betrieb!

Da verwundert es kaum, dass die Rbd Greifswald mit Nachdruck an der Stilllegung der Schmalspurbahn arbeitete, zumal sie die 66 dort beschäftigten Eisenbahner in anderen Dienststellen gut verwenden konnte. Am 29. Mai 1965 fuhren die letzten PmG zwischen Friedland und Uhlenhorst; Güterzüge verkehrten noch bis zum 31. Mai 1966. Im Frühjahr 1967 war der Streckenabbau beendet.

Zu diesem Zeitpunkt war auch der Güterverkehr auf der Strecke Anklam – Friedland deutlich zurückgegangen. Ab Herbst 1966 übernahmen Lastkraftwagen die Rübentransporte zu den Zuckerfabriken in Anklam und Friedland. Ab 15. November 1967 bediente die Schmalspurbahn nur noch den Anklamer Peenehafen, Anklam West, Wegezin, Wegezin-Dennin und Friedland. Wichtigster Gütertarifpunkt war dabei Friedland, da dort Zuckerfabrik, Stärkefabrik und Gaswerk noch mit Kohlen aus dem Anklamer Hafen versorgt wurden.

Den Rückgang spiegelte der Fahrzeugpark, den die DR schrittweise reduzierte. So standen 1968 für den Betriebsdienst nur noch sieben Personenwagen, vier Packwagen sowie 43 gedeckte und 104 offene Güterwaggons zur Verfügung. Bereits am 5. Oktober 1964 hatte das Bw Pasewalk 99 3451 wegen des verschlissenen Kessels abgestellt. Ihr folgte am 10. Oktober 1968 wegen eines Zylinderrisses 99 3352.

Die verbliebenen fünf Maschinen teilten sich die letzten Leistungen auf der Strecke Anklam – Friedland, die seit der Einführung neuer Kursbuchnummern am 26. Mai 1968 unter der Nummer 929 zu finden war.

Am 31. Mai 1969 bespannten 99 3361 und 99 3462 die letzten beiden GmP-Paare zwischen Anklam und Friedland. Im ab 1. Juni 1969 gültigen Kursbuch hieß es: „Reiseverkehr eingestellt, Beförderung im Linienverkehr des VEB Kraftverkehr." Abschieds- und Sonderfahrten folgten. Im Frühsommer 1970 bespannte 99 3361 die Abbauzüge.

Die MPSB schien Geschichte, bis die Museumsbahn für neue Lebenszeichen sorgte. *Dirk Endisch/hc*



Foto: J. Krantz

Symbolträchtig: Das Deckungssignal der MPSB sicherte den Anklamer Anschluss zur Zuckerfabrik, da hier die Hauptbahn Stralsund – Berlin gekreuzt wurde.

Seine Welt war die der Dampflokomotiven. Wie kein zweiter begeisterte Karl-Ernst Maedel (†) seine Leser in Wort und Bild.


1964 gelang Maedel diese Aufnahme der 10001 mit Schnellzug nach Frankfurt in Butzbach.

Leiser Abschied

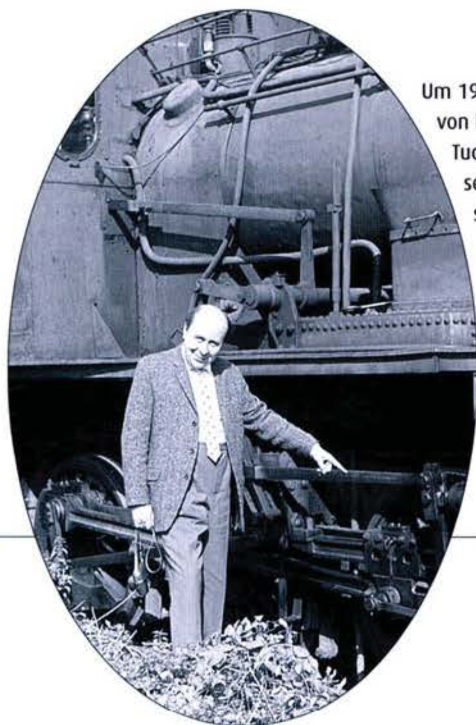

Um 1968 entstand diese Aufnahme von Karl-Ernst Maedel auf inniger Tuchfühlung mit dem Objekt seiner Zuneigung, eigenhändig signiert: „Der Eisenbahnnarr".

Foto: Haas, Slg. Gottwaldt

Er war stets ein Mann der leisen, vielleicht gerade deshalb umso eindringlicheren Töne: Karl-Ernst Maedel hat wie kein anderer vor oder nach ihm die Faszination der Eisenbahn zur Dampflokzeit in Worte zu fassen gewusst.

Seine „Bekenntnisse eines Eisenbahnnarren", 1964 erschienen, gelten bis auf den heutigen Tag als stilbildend, prägten ganze Generationen von Eisenbahnenthusiasten und erlösten sie aus ihrem verschämten Schattendasein.

Der gebürtige Hallenser war bei aller Schwärmerei ein profunder Kenner der Materie. Das Vermitteln von Fakten begleitete denn auch seine lebenslange Leidenschaft. Eine Liebe, die übrigens nicht erwidert wurde: Sein Traum, den Eisenbahnerberuf zu ergreifen, wurde nicht erfüllt. Sein Versuch, in die Dienste der damals noch jungen Bundesbahn zu treten, scheiterte. Auch aus der erhofften Anstellung im Verkehrsmuseum Nürnberg wurde nichts.

Dass der 1919 geborene Anhaltiner stattdessen als Kommunalbeamter Karriere machte, fiele einem beim Lesen sei-



Maedels geliebte alte Bimmelbahn in Aktion: Mit einem PmG ist bei Bad Nauheim die Elna 2 der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) anno 1962 unterwegs.

ner Bücher nun wirklich nicht ein: Lebhaft im Ausdruck, geradezu poetisch in seinen Formulierungen nimmt Karl-Ernst Maedel seine Leserschaft gefangen.

Probe gefällig? Gern!

„So mein Freund, da wären wir. Vor uns liegt das Bahnbetriebswerk, und dort drüben ist der Lokschuppen, das Ziel unseres Ausfluges. Dem wollen wir einen Besuch abstatten, denn es heißt, auch dieses Bw werde bald von Dampf auf Diesel umgestellt.

Es ist ein schöner Herbstsonntag und zeitig am Morgen. Die Sonne steht tief am Himmel, ringsum Sonntagsstille. Aber kühl ist es, man merkt, daß der Winter nicht mehr fern ist. Bald kommt die schlechte Zeit für die Männer auf der Dampflok. Von vorn strahlt sie aus der geöffneten Feuertür glühende Hitze an, während über ihren Rücken Eiseskälte streicht. Neuere Bauarten haben zwar geschlossene Führerhäuser. Die sind im Winter nicht zu verachten, dafür hält es aber im Sommer kein Mensch in ihnen aus. Manch braver Heizer kann vom Führerhaus der Dampflok Baureihe 52 ein Liedchen singen. Dem Lokführer geht es nicht besser. Während er im Sommer ganz gern seine Nase zum Fenster hinaus steckt, tut er es im Winter nur, weil er muß. Wie mit Nadeln sticht der eisigkalte Fahrwind ins Gesicht. Wie muß das erst gewesen sein, als es noch keine Führerhäuser gab und die Mannschaft auf offenem Perron stand?

Laß uns jetzt hier über die Gleise stolpern. Das Bw hat zwar auch einen Zugang von der Straße her, aber richtige Eisenbahner suchen sich immer den kürzesten Weg, denn der Dienst ist lang, und Mutter wartet schon zu Hause.

Dort drüben, der Klinkerbau, das ist die Verwaltung, da sind die Büros samt Lokleitung und dem ganzen Papierkram drin. Gleich daneben steht das Übernachtungsgebäude mit Wasch-, Dusch-, Aufenthalts- und Schlafräumen für das Personal fremder Maschinen, die hier auf den Gegenzug warten. Mancher Lokführer und Heizer zieht hier abends das blaukarierte Bettzeug über die Ohren und schläft wie ein Murmeltier, während vor seinem Fenster alle Nasen lang der Auspuff einer Lok widerhallt oder das Rasseln einfahrender Züge wie unterirdischer Donner grollt.



Der Heidekrautexpress mit Steppenpferd und Rheiner Wagengarnitur begegnete Maedel im Hbf Oberhausen.

Fotos (3): Maedel, Slg. Gottwaldt

Als wäre man dabeigewesen: Sonntagsbesuch im Dampflok-Bw

Auf der anderen Seite sind die Lagerschuppen, Öl- und Schmierstofflager. An sie schließt sich das Werkstatthaus an. Das enthält die Arbeitsgruben, eine Achssenke, wo schadhafte Lokachsen von unten aus dem Lokrahmen gefahren werden, und viele Werkstattmaschinen. Mit ihrer Hilfe können kleinere Reparaturen selbst ausgeführt werden. Auch die Zwischenuntersuchungen werden hier vorgenommen. Nur zur Hauptuntersuchung oder bei größeren Schäden muß die Lok ins Ausbesserungswerk, wo sie dann vollständig auseinandergenommen wird. Doch das ist alles genau vorgeschrieben, sozusagen jeder Handgriff. Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist oberstes Gebot bei allen Eisenbahnverwaltungen.

Da wären wir am Lokschuppen. Donnerwetter, herrscht hier eine Ruhe heute. Man merkt doch, daß Sonntag ist. Viele Güterzüge fallen aus, und auch die Berufszüge fahren nicht. Den Kurzstreckenverkehr besorgt der flinke Schienenbus. Kein Wunder, daß das Haus voll steht. Uns kann's nur recht sein. Da lohnt sich unser Besuch wenigstens.

Es ist ein Ringschuppen, der im Halbkreis um die Drehscheibe gebaut ist. Die Loks kommen vom Bekohlungsgleis, wo sie mit Kohlen versorgt worden sind, an die Drehscheibe. Von dort werden sie dann auf ihr Standgleis gedreht, wo sie der nächsten Fahrt entgegenschlummern. Heimische Loks werden dann auch noch frisch geputzt und gesäubert. Die Schuppenmänner sorgen dafür, daß das Feuer nicht ausgeht, oder, wenn die Lok kalt steht, daß pünktlich zur nächsten Fahrt wieder angeheizt wird...

So jetzt wollen wir einmal hineingehen in die Schlafkammer unserer Dampfrösser. Mal sehen, was alles darinnen steht." (Auszug aus „Geliebte Dampflok", mit freundlicher Genehmigung des Franckh-Kosmos-Verlages).

Die „Geliebte Dampflok" ist als Klassiker-Reprint von 1999 noch bei Franckh-Kosmos in Stuttgart erhältlich. „Adieu geliebte Dampflok", „Große Liebe Dampflok" und „Weite Welt des Schienenstrangs" sind zu ermäßigten Preisen beim modernen Antiquariat Fourier zu bekommen. *Karlheinz Haucke*





Foto: Franckh-Kosmos

Waren bei den Eisenbahn-Fans in aller Munde: Zwei der Erfolgstitel Maedels, in den 60er-Jahren bei Franckh in Stuttgart erschienen.

Am 6. Oktober 1991 präsentierte sich die frisch aufgearbeitete V 15 1001 zum 100-jährigen Bestehen des Bahnbetriebswerkes Riesa.



Und so sah die Werklok 2 des Seifenwerks Riesa noch im August 1991, nur drei Monate zuvor und nach drei Jahren Standzeit, aus.

Foto: M. Göhler

Das Arbeitstier beim Dampflokfest

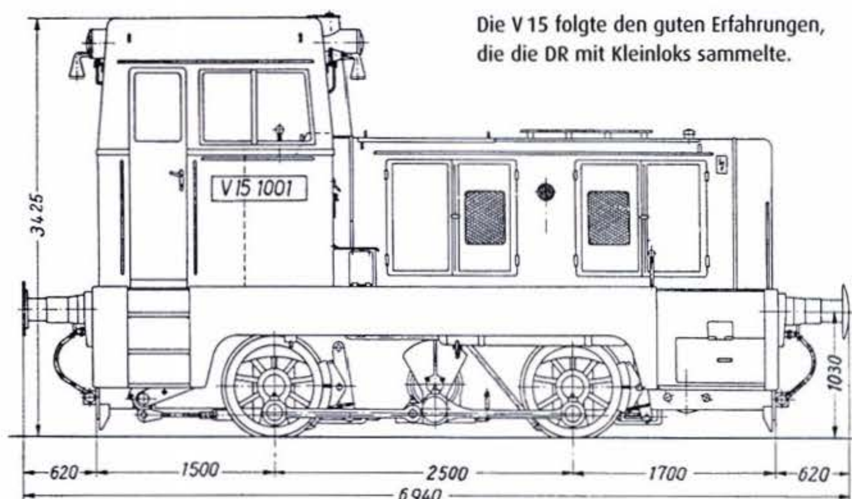
Meist standen und stehen die schnellsten und stärksten Lokomotiven im Mittelpunkt des Interesses. Was aber wäre der Bahnbetrieb ohne die kleinen Helfer wie V 15 1001?



Foto: R. Heinrich

Als sich im Mai 2004 wieder Eisenbahnfans zur 13. Auflage des Dresdner Dampflokfestes trafen, das wohl letztmals an diesem Ort und in dieser Größe stattfand, waren neben Dampfloks eine Anzahl interessanter Diesel- und E-Loks zu sehen. Sie gehörten zum Museums- oder zum Betriebsbestand der DB AG. Für die fotogerechte Aufstellung und den Verschub nicht betriebsfähiger Fahrzeuge im Gelände des Bahnbetriebswerkes Dresden-Altstadt ist seit fünf Jahren eine Diesellokrarität zu beobachten: Die V 15 1001 der Deutschen Reichsbahn.

Dieser „Blaue Engel", wie er von den Museumseisenbahnern liebevoll genannt wird, war die erste Maschine des Diesellok-Typenprogramms der DR. Heute gehört die Kleinlok zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden und wird von der IG Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt betriebsfähig erhalten. In der Funktion einer Bw-Werklok hat sich V 15 1001 inzwischen zum Arbeitstier für das Dampflokfest entwickelt.



Die V 15 folgte den guten Erfahrungen, die die DR mit Kleinloks sammelte.

Zeichnung: MEB-Archiv

Am 30. Dezember 1959 erfolgte die erste Abnahme der Lok. Mit 45 Jahren ist sie die älteste erhaltene Normalspurdiesellok aus dem Neubauprogramm der Deutschen Reichsbahn. Sie gehörte zu einer Nullserie von fünf Lokomotiven, die alle im Dezember 1959 geliefert wurden. Eine Baumusterlok (V 15 101) von 1958 wurde wegen zahlreicher Mängel und einem im Vergleich zur Nullserie kleineren Führerhaus nicht von der DR übernommen.

Hersteller der 150 PS (110 kW) starken Loks war der VEB Lokomotivbau „Karl Marx" in Potsdam-Babelsberg, jener Betrieb, der später auch die erfolgreichen V 180 und zumindest anfangs noch V 100 und V 60 herstellte. Die V 15 waren die ersten DR-Diesellokomotiven, die ein hydrodynamisches Getriebe erhielten. Diese Neuerung war jedoch nicht die Ursache, dass die Lokomotive →

Kenndatenvergleich: V 15.10 – V 15.20-23 – V 23

	V 15.10	V 15.20-23	V 23
Länge über Puffer in mm	6940	6940	6940
Achsstand in mm	2500	2500	2500
Treibrad-Ø in mm	900	900/1000	1000
Dienstmasse in t	20	21,5	23
Dauerzugkraft in kN	40,2	42	55
Dieselmotorleistung in kW	110	132	162
v_{max} in km/h	32	37	55



Foto: Lokomotiv-Archiv A. Mehnert

Die fünf Nullserienloks wurden im Raw Dessau nach den ersten Testfahrten nachgebessert. Im Januar 1960 hing V 15 1005 am Haken.

nicht sofort als willkommene Verbesserung bei der DR angesehen wurde: Die erste Entwicklung wies noch einige Kinderkrankheiten auf. In der „Niederschrift über die Abnahme der Diesellok V 151001, V 151004 und V 151005" vom 30. Dezember 1959 ist unter anderem zu lesen: „1. Die vorhandenen Armaturen sind für Schienenfahrzeuge nicht geeignet. ... 3. Die Besandungsanlage ist nicht ausreichend. Es ist erforderlich das jede Achse vorn und hinten gesandet wird. (Schreibung original, Red.) 4. Die Getriebeaufhängung ist nicht einheitlich ... keine Austauschbarkeit vorhanden. 5. Die Zeit für das Auffüllen der Maschine mit Luft ca. 400 l. beträgt 25 Minuten. 6. Beim Nachziehen der Zylinderköpfe (Zylinderkopfdichtung) müssen unverständlicherweise die Kipphebelbrücken abgebaut werden. Dies verzögert erheblich die Unterhaltung des Motors ... 8. Das Motoröl im Kühler kann nur abgelassen werden wenn die Leitung Kühler – Motor getrennt wird. An die bestimmten Ablaßschrauben kommt man nicht heran." Daneben verzeichnete der Abnahmeingenieur weitere kleine Mängel. Dennoch folgten bis Juni 1960 weitere 15 Maschinen der V 15.10.

Die DR brauchte dringend Kleinloks – die neue Maschine sollte V 15 sein

Nach Beseitigung der Schwachstellen, weiteren Detailverbesserungen und einer auf 180 PS (132 kW) gesteigerten Motorleistung lieferte Babelsberg bis 1963 weitere als V 15.20 bezeichnete Lokomotiven. Zwar hätten diese nach dem damaligen Nummernschema eigentlich als V 18 bezeichnet werden müssen, doch die DR ordnete sie als V 15.20-23 ein.

Die grundsätzliche Lokomotivkonzeption bewährte sich, aber die Betreiber wünschten eine höhere Traktionsleistung. So entwickelte LKM Babelsberg eine Lokomotive mit 220 PS (162 kW) Motorleistung und der Werksbezeichnung V 22 B und lieferte Ende 1967 die ersten Exemplare an Werk- und Anschlussbahnen aus. Die DR erhielt 1968/69 80 Lokomotiven, die sie als V 23 einreihte. Im EDV-Nummernschema ab 1970 liefen die V 15 als 101, die V 23 als 102.0. Die Maschinen, die 1992 in die gesamtdeutsche Systematik übernommen wurden, bezeichnete man als 311 und 312.

Zurück zum heutigen Dresdner Unikum: Die erste Nullserienlok V 151001 unternahm am 21. Dezember 1959 ihre erste Probefahrt von Drewitz nach Seddin. Dabei zeigten sich die oben beschriebenen Mängel, zu deren Abstellung sie ins Raw Dessau überführt

Die heutige Museumslok bei der Arbeit: Hier zieht sie 80 023 beim Dampflokfest 2003 auf die Drehscheibe des Bw Dresden-Altstadt.

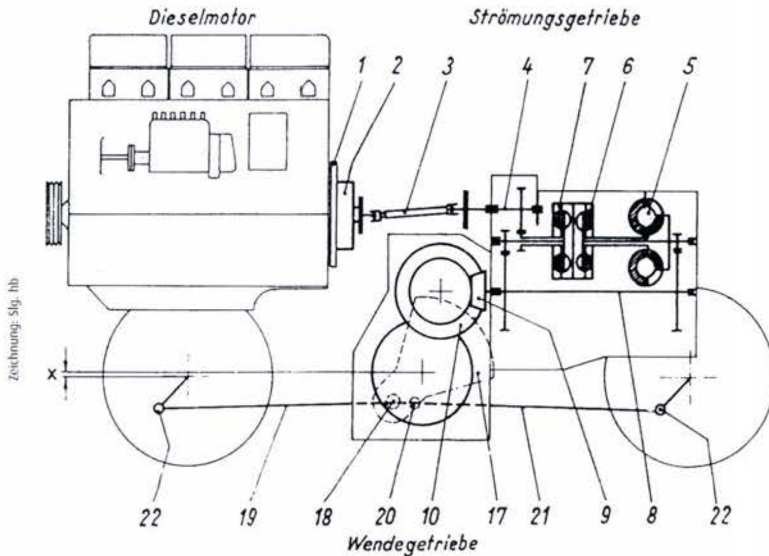


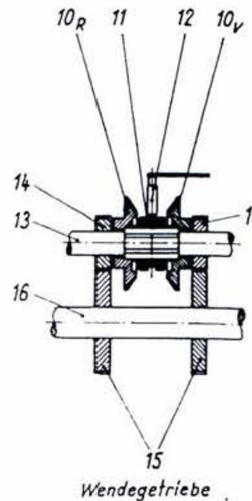
Foto: R. Heinrich

Wie V 60 stammte auch V 15 aus der großen Lokschmiede der DDR.



Foto: R. Heinrich





Zeichnung: Slg. hb

1	Schwungscheibe
2	Dämpfungskupplung
3	Gelenkwelle
4	Antriebswelle
5	Wandler
6	Kupplung I
7	Kupplung II
8	Antriebswelle
9	Kegelritzel
10_V	Tellerrad für Vorwärtsfahrt
10_R	Tellerrad für Rückwärtsfahrt
11	Schaltmuffe
12	innere Schaltteile
13	Wendegetriebe
14	Stirnräder für Blindwellenantrieb
15	Stirnräder für Rückwärtsfahrt
16	Blindwelle
17	Blindwellenkurbel
18	Kurbelzapfen
19	vordere Treibstange
20	Gelenklager
21	hintere Treibstange
22	Kurbelzapfen Achse I, II

wurde. Nach einer weiteren Probefahrt am 28. Januar 1960 hatte die Lok ihren eigentlichen Betriebsstart bei der DR im Februar 1960 als Maschine des Bw Leipzig Hbf West.

Die DR trennte sich aber schon Ende 1961 von der V 151001 und verkaufte sie an die VEB Binnenhäfen Mittelelbe nach Magdeburg. Diese nahmen die Lok am 29. Januar 1962 in Betrieb und gaben ihr ab 1964 die Bezeichnung V 25 3002 (253002 war die Babelsberger Fabriknummer). Bis 1966 erfolgte die Unterhaltung der Hafenbahnlok im Raw Karl-Marx-Stadt, anschließend im Raw Halle. Als leistungsstärkere Lokomotiven der BR 106 die Rangieraufgaben im Magdeburger Hafen übernahmen, wurde V 151001 1977 abge- →



Im EDV-Schema waren die V 15 als 101.0 eingeordnet. Am 22. Februar 1975 wartete Nullserienlok 101 004-0 im Bw Wittenberge.

V15/BR101 im Modell

H0: Seit zwei Jahren gibt es von Brawa die Ausführungen als DR-V15.20-23 (blau, Epoche III), DR-101.5 (orange, Epoche IV) und als 312 (Ex-V 23) der DBAG, jeweils für Gleich- und Wechselstrom. Außerdem gibt es die Rangierlok 3 der WAB, ebefalls eine Ex-DR-V 23.
TT: Gleich zwei Firmen stehen in den Startlöchern. Profi Modell Thyrow (Pmt) will bis Jahresende eine auf 500 Stück limitierte Edition der V 15 in Weißmetallbauweise ausliefern. Karsei hat in Nürnberg ein Handmuster vorgestellt. Die Auslieferung kann terminlich noch nicht konkretisiert werden.

stellt und geriet die folgenden zwei Jahre in Vergessenheit.

Ein Mitarbeiter des Seifenwerkes Riesa entdeckte die Maschine 1979 auf einem Abstellgleis, von dichtem Unkraut umwuchert, offenbar aber noch verwendungsfähig. Noch im selben Jahr kaufte das Seifenwerk die Lok von den Binnenhäfen Mittelelbe und ließ sie im Raw Halle im Rahmen einer Schadgruppe V7 aufarbeiten. Offenbar ging das nicht ohne Komplikationen ab, denn die Genehmigung für die Inbetriebnahme auf der Anschlussbahn beim VEB Konsum Seifenwerk Riesa ist auf den 7. August 1980 datiert. Die V 15 lief als Werklok 2 und war immer nur Reservelok für Werklok 1, eine V 22. In sieben Jahren, bis zum 3. Februar 1988, schaffte es die Lok auf gerade einmal 1732 Motorstunden, etwas mehr als 72 Tage. Sie erhielt von März bis April 1988 nochmals eine V7-Aufarbeitung im Raw Halle, ging anschließend aber nicht wieder in Betrieb, sondern wurde abgestellt.

Schnell kamen die Nachfolgetypen V 15.20 und V 23 – die erste Lok der Nullserie geriet in Vergessenheit

Nach dreijähriger Stehzeit wurde die Lok im August 1991 von den Gleisen des Seifenwerkes ins Bw Riesa überführt. Weitsichtige Eisenbahnfreunde hatten den Wert der gefundenen Lokomotive erkannt, und noch im selben Jahr wurde sie im Bw Riesa betriebsfähig aufgearbeitet.

Mit Nachgüssen der ersten Betriebsnummer „V 15 1001", Reichsbahnbeschilderung und blauer Lackierung präsentierte sich die Lok am ersten Oktoberwochenende 1991 anlässlich der 100-Jahr-Feier des Bw Riesa. Obwohl damals schon eine Rarität, wurde sie im Schatten der Großen nur wenig beachtet. Aber es war der Beginn ihres Lebens als historisches Triebfahrzeug.

Dabei war der Erhalt der dienstältesten Diesellok der DR in der turbolenten Nachwendezeit, noch dazu bei einem Überbestand an Lokomotiven, keineswegs gesichert. Mit den Strukturveränderungen der DB AG ab 1994 wurde das Bw Riesa geschlossen. Die bis dahin betreuten inoffiziellen Museumsfahrzeuge, neben V 151001 auch Kö 100 498, wurden 1995 nach Nossen umgesetzt. Damals war vorgesehen, Dresdner Museumsloks in Nossen zu konzentrieren, wozu es letztlich nicht kam.

Erst im Jahre 1999 übernahm das Verkehrsmuseum Dresden die V 151001 in seinen Bestand. Sie wurde nach Dresden-Altstadt umgesetzt, womit die Lok nicht nur eine wertvolle Bereicherung der Dresdner Fahrzeugsammlung darstellt, sondern auch ihr endgültiger Erhalt gesichert sein dürfte.

Rainer Heinrich/hb

V 15.10 fanden in Spezialdiensten der DR Verwendung. So bespannte 101 016-4 in Magdeburg 1974 einen Fahrleitungsmontagezug.



Fotos (2): Lokomotiv-Archiv A. Mehnert

Das Weltrekord-Modell



Es gibt nur wenige Modelle, die sich optisch und technisch so nah am Vorbild orientieren wie unser SVT 137. Der Optik brauchen wir nicht viele Worte hinzuzufügen. Ob mit zusammengekniffenen Augen (für die Proportionen), mit offenem Blick (für das fein gravierte Metallgehäuse) oder mit der Lupe (für die Beschriftung) – alles ist gut und schön zu sehen. Deshalb möchten wir Ihren Blick unter das Metallgehäuse lenken, speziell auf das mittlere Drehgestell: ein vorbildgerechtes Jacobs-Drehgestell, das die Fahrzeughälften mit einer engen Kulissenführung verbindet. Während beim Vorbild zwei Tatzlager-Fahrmotoren die beiden Drehgestellachsen antrieben, übernimmt das bei unserem Modell ein besonders kompakter Glockenankermotor mit Schwungmasse und zwei Schneckenradgetrieben. Ein niedriger Schwerpunkt garantiert beste Fahreigenschaften, selbstverständlich durch einen Hochleistungsdecoder geregelt. Damit kann unser Modell (sein Vorbild war auf der Strecke Hamburg-Berlin der schnellste fahrplanmäßige Zug der Welt) in jeder Hinsicht das Tempo mithalten.



H0-Modell 37770
SVT 137 der DRG

Vorbild ist der Schnelltriebwagen SVT 137 Bauart „Hamburg" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Epoche II

Modell-Highlights:
- *Komplette Neuentwicklung*
- *Metallgehäuse*
- *Hochleistungsantrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse*
- *Echtes Jacobs-Drehgestell*
- *Mit Control Unit 6021 digital schaltbar: Spitzensignale, Innenbeleuchtung, Anfahr- und Bremsverzögerung, Signalhorn*

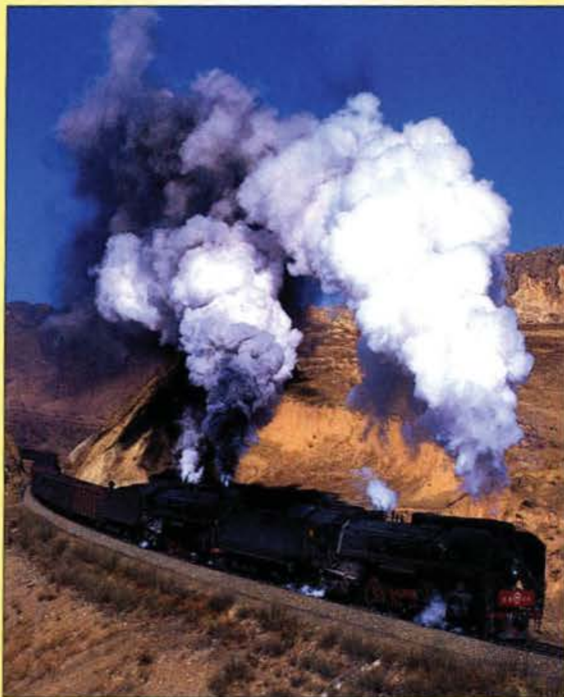




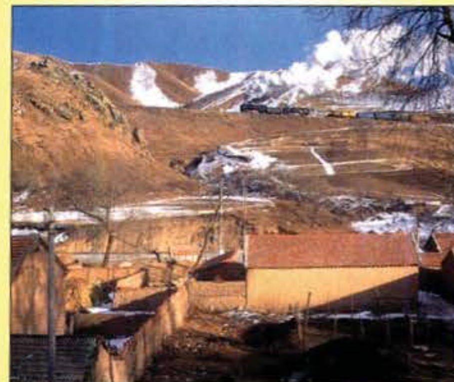
13. März 2003, Bahnbetriebswerk Daban: Etwas Glück gehört dazu, eine der inzwischen selten gewordenen Parolenlokomotiven zu erwischen.



Chinesische Einfahrsignale: Auf der Westseite des Jing-Peng-Passes liegt der Bahnhof Xiakengzi.



Mächtige Dampfwolken: Als Vorspannlok eines Ganzzuges ist QJ 6808 am 12. März 2004 bei Xiakengzi gefordert.



In den Morgenstunden des 8. März 2003 haben die beiden QJ den Bf Hadashan bereits passiert.

10. März 2004: Nur noch einige wenige Meter trennen QJ 7007 und ihre nicht minder hart arbeitende Schwestermaschine kurz vor Shangdian vom Brechpunkt.

Im Reich der Mitte neigt sich die Ära der schwarzen Riesen dem Ende zu. Im Nordosten dampft es aber noch gewaltig.

Mit einem Lufthansa-Flug von Leipzig über Frankfuirt nach Peking, wo wir am 28. Februar 2004 vormittags pünktlich landeten, begann meine zweite China-Reise. Der anschließende Flug mit Air-China nach Shenyang dauerte eine Stunde.

Ziel war die innere Mongolei, eine autonome Region im Nordosten Chinas, wo man noch immer schwer arbeitende Dampflokomotiven, meist im Doppelpack, beobachten kann. Aber selbst dort ist der Traktionswandel nicht mehr aufzuhalten, seitdem Testfahrten mit Dieselloks erfolgreich verliefen.

Das Mariott-Hotel in Shenyang, das mich für eine Nacht und 40 Euro aufnahm, ist zwar für chinesische Verhältnisse sehr teuer, aber auch sehr angenehm. Am nächsten Morgen ging's per Taxi Richtung Norden, ins rund 130 Kilometer entfernte Tiefa, um den dortigen Kohlenbahnen einen zweitägigen Besuch abzustatten.

Auf dem dortigen Streckennetz, in X-Form angelegt und zirka 50 Kilo- →

Dampffahnen in der inneren Mongolei

Büchsenwurst und Beutelsuppe



赤峰市旅游景区分布图

meter lang, kommen täglich bis zu 15 Dampflokomotiven zum Einsatz, von einer JS abgesehen ausschließlich SY, darunter auch die letztgebaute Seriendampflok SY 1772 aus dem Jahr 1999. Die vorhandenen Dieselloks spielen noch eine untergeordnete Rolle. Die aufgeschütteten Abraumhalden der Region Tiefa erinnern übrigens ein wenig an das Mansfelder Land.

Nach reicher Fotoausbeute startete ich über Tongliao nach Chabuga, um der Jitong-Bahngesellschaft einen Besuch abzustatten. Auf dem Streckenabschnitt Daban – Chabuga waren noch alle Züge mit Dampflokomotiven der Baureihe QJ bespannt, während der östliche Abschnitt von Chabuga nach Zhelimu bereits teilweise von Dieselloks bewältigt wurde, die dort die Dampfloks inzwischen völlig verdrängt haben.

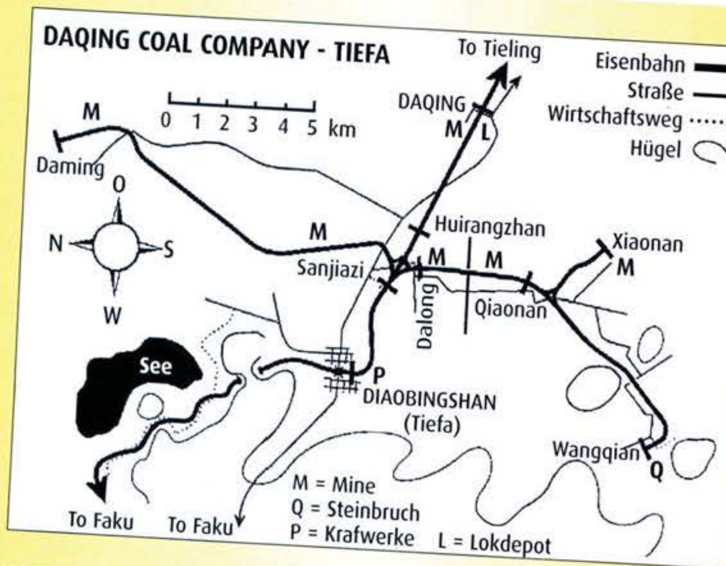
Zwischen Chabuga und Daban wechseln steppenartige Landstriche und gebirgige Abschnitte. Hier besteht die Möglichkeit, zwei dampfgeführte Reisezüge bei Tageslicht zu erwischen, was am Jing-Peng-Pass nicht der Fall ist. Am Abend des 5. März erreichte ich Daban, wo ich am nächsten Morgen ins Bahnbetriebswerk, das größte noch existierende Dampf-Bw, fuhr. Hier hatte ich im Vorjahr auch eine der selten gewordenen Parolenloks aufgespürt.

Eine Zugverfolgung per Taxi führte dann am Nachmittag zum Jing-Peng-Pass. Bis Linxi ging die Fahrt durch eher hügeliges Gelände, ehe die ersten größeren Steigungen begannen. Es empfiehlt sich übrigens, bei Mehrtagesaufenthalten einen einzigen Taxifahrer

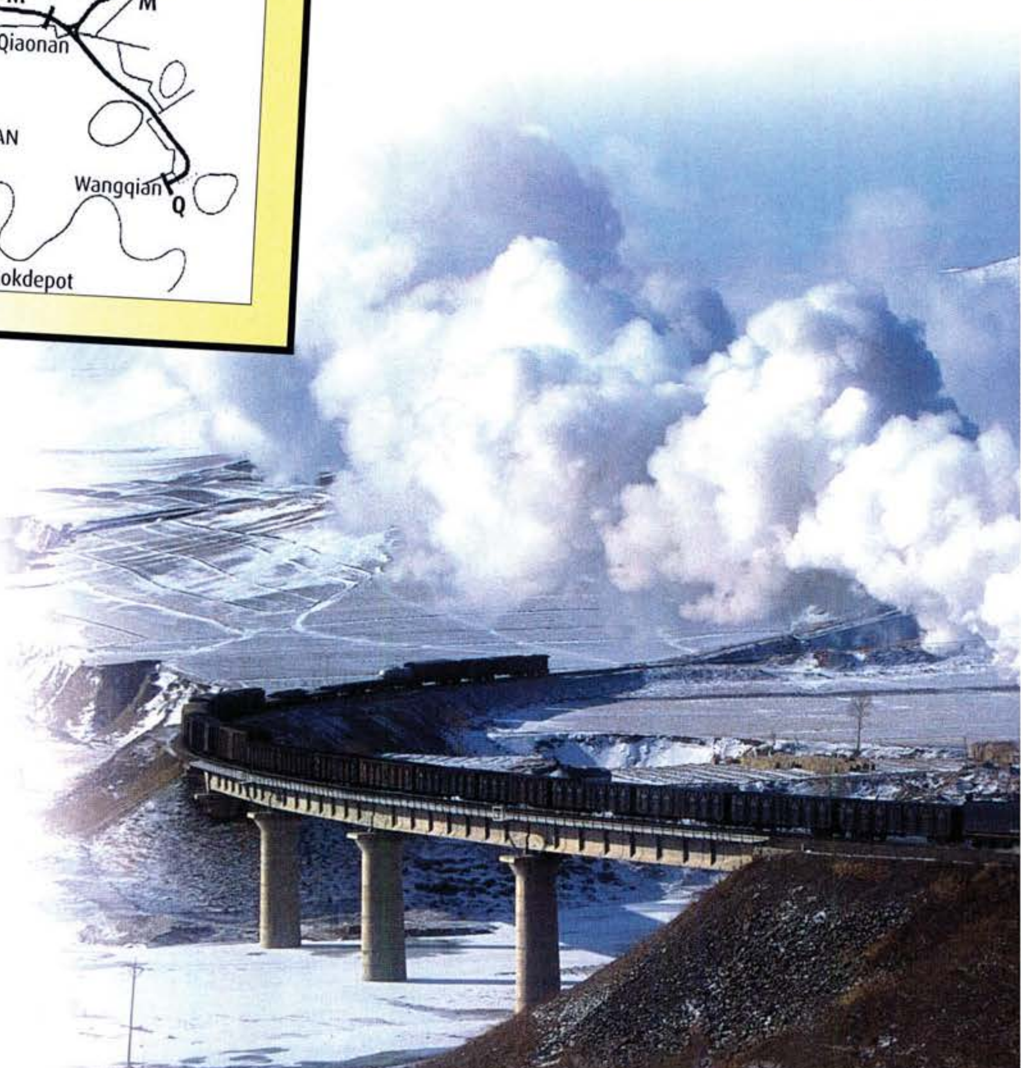
„Langnasen" im Taxi auf Zugverfolgungsjagd

aus der Region zu engagieren. Das ist zum einen billiger, weil Verhandlungssache, und zum anderen wissen diese Taxifahrer genau, was die „Langnasen" hier wollen.

Der interessanteste Abschnitt der ganzen Bahnlinie ist zweifellos die Überquerung des Jing-Peng-Passes zwischen Galadesitai auf der Ostseite und Jing-Peng auf der Westseite. Landschaftlich besonders reizvoll ist dabei der Streckenteil zwischen Jing-Peng




Kein Palast der autonomen Region: Recht angenehm lässt es sich in Reshui im Hotel der Jitong-Bahngesellschaft übernachten.


Am späten Nachmittag des 8. März 2003 passieren zwei QJ mit einem Kohleganzzug den Kreisel in der Nähe von Hadashan.

赤峰市旅游景区分布图

und dem Scheitelbahnhof Shangdian. Um an Höhe zu gewinnen, war die Errichtung zahlreicher Brücken und das Ausnutzen jedes Nebentales erforderlich, wobei die Bahn durch mehrere Hufeisenkurven geführt wird.

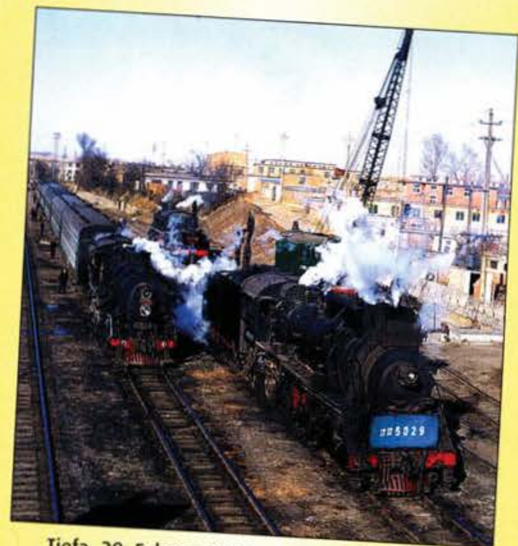
Glück muss man haben: Im März 2004 wurde auf diesem grandiosen Streckenabschnitt noch der gesamte Verkehr mit QJ-Maschinen abgewickelt. Doch war zu erfahren, dass die Traktionsumstellung nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen würde.

Auf der Rückreise nach Peking waren am 13. März noch die Kohlenbahnen von Yuanbaoshan und Pingzhuang ein lohnendes Ziel. Auf deren Streckennetzen kommen JS sowie SY zum Einsatz.

Pünktlich um 20 Uhr fuhr mein Zug von Chifeng nach Peking, wo ich am nächsten Morgen um 6 Uhr eintraf. Nach dem Einchecken im Hotel sollte man sich übrigens ein Frühstück bei McDonalds gönnen, nach zwei Wochen chinesischer Küche wird das garantiert als absoluter Luxus empfunden. Die einheimischen Kochkünste sind nämlich nicht mit denen europäischer China-Restaurants zu vergleichen! Daher ist es ratsam, Beutelsuppen und Büchsenwurst von daheim mitzunehmen, da sie die Stimmung doch sehr positiv beeinflussen können. Das etwas süßlich schmeckende Weißbrot dazu bekommt man fast überall im Reich der Mitte zu kaufen.

Auch ein deutsch-chinesischer Sprachführer im Handgepäck ist kein Fehler. Und wer sich im Februar oder Anfang März auf die Reise begibt, sollte neben robustem, aber bequemen Schuhwerk vor allem Winterkleidung nicht vergessen. Man kleidet sich am besten so, dass man sich je nach Tagestemperatur, selten über Null um diese Jahreszeit, schichtenweise entbättern kann.

Jörg Ortlepp



Tiefa, 29. Februar 2004: Neben JS 5029 wartet SY 1751 auf die Ausfahrt nach Wangqian.



In bestem Pflegezustand, mit Flagge am Führerhaus: JS 8246 rangiert im Licht der Abendsonne am 2. März 2003 ihren Zug in Yuanbaoshan.



Fühlen sich offensichtlich sauwohl: Schwein gehabt, sagte sich der Fotograf bei dieser Dorfidylle.

Fotos: Ortlepp

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Preiser: H0 = 10 Stck. bemalt = 1,- Euro; unbemalt 10 Stck. 0,50 Euro; Fertighäuser: Vollmer/Faller H0: 3,- Euro/Stck.; Bäume = H0-N (Noch / Busch) Stck. 0,40 Euro; Eisenbahnvideo: EK / Rio / Nova: 3,- Euro; TT-BS. Tel. (069) 35356350

Spur 0: E-Lok „E-44" v. Zeuke, Top-Zust., Umbau auf Mittelschleifer u. Mä.-Metallräder, VB 395,- Euro. Uhrwerkmotor v. Ju 52 Märkl. Orig. aus MHI-Modell 140,- Euro. Spur-N-Anlage Fleischm.-Trix, dig., 38 Wg., 6 Loks, 13 Weichen, 7 Mon. alt, NP: 2.774,- Euro lt. Rechn. 1.450,- Euro. Keine Händlerangeb. Tel. (04461) 984276

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo-Loks. Liste v. Tel. (08633) 913

Spur 0: Kraus 705 D-Lok 1B schwarz CHF 590,-; KB 9980/18 E-Lok 1B1 braun CHF 2150,-; Fleischmann E360 D-Lok 1C1 GL mit 4 Schürzenwagen (Pw, AB, WR, WL) CHF 1350,- Gebrauchssp. Spur H0: VS Rivarossi Schnellzug der ATSF mit D-Lok 3423 4-6-2 und 4 6-Achsern (Combi, Pullman, Diner, Observation), neuwertig, Originalkartons, CHF 390,-. Tel. (0041-56) 4060002

Märklin Spur I: Art. 55913 Tenderlok digital BR T9, Königl.-Württembergische-Einmalserie, neuwertig, VB 700,- Euro. Märklin Spur I: nur Tender für BR 01, Art. 55900, neu, VB 450,- Euro. Tel. (089) 6136257

Modellbahn-Alukoffer Sonnenalpe, Spur N. 88270, neu, kompl., versch. Artikel alle Spuren. Preis n. Vereinbarung Tel. (037755) 3332

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren (Z - N - TT - H0 - S - 0), Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

www.modellbahnsoftware.de G

„Neu Messingzubehörteile für DR-Dampflok". Feine Dampflokteile in Messing oder Silber, ca. 50 verschiedene Teile lieferbar. Sortiment wird laufend erweitert. Liste für 1,- Euro (Briefmarke) an: A u. M Modell Modellbau & Zubehör, Sagarder Weg 6c, D-01109 Dresden, Telefax (0351) 8908179, E-Mail: a.u.m@online.de G

Fleischmann: H0-2-Ltr.-Anlage 2 x 4,5 m im L. mit Schattenbahnhof, vielem Zubehör und Rollmarterial und Kursbücher. Tel. (0173) 2072532. Preis n.B.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT, Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 G

LGB-Lehmann-Bahn, Dampf-, Diesel-Loks, Personen-, Güterwagen, Trafo, Figuren, Schienen, Zubehör. Tel. (09105) 9172 Fax 998576

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug. Div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Tausche BR 52.80 Liliput, fast neu, gegen Dampftriebwagen Trix DRG Pr. oder Wü. Tel. (0381) 7696910 ab 19 Uhr

Roco H0: Verk. Transalpin, Baureihe 4010 ÖBB, Ep. III, 43050 + 43054 ladenneu, OKT, 410,- Euro. Digital-Portalkran 40110 + Joystick 10780 320,- Euro, neu. Hans Ottenstreuer, Tel. (04882) 603429

Vitrinen für alle Spurweiten von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 G

Göde-Münzsammlung! Geschichte der Eisenbahn von 1813 bis 1998, jedes Einzelstück dieser Edition ist aus massiven 999- / 1000-er Silber, Prägequalitat „Polierte Platte" mit Lokmotiv. Limitierte Ausgabe mit Zertifikat und Urkunde, insgesamt 36 Münzen! Umstandshalber für nur 1000,- Euro zu verkaufen. Pemsel, 99438 Legefeld / Weimar. Tel. (0160) 93861328

Schweizer Alpenbahn (Utz/Fama), Spur 0m 22,5 - 1 : 45, Loks, Waggons, Schienen; 1000,- Euro. Tel. (01 78) 6318575

Märklin Spur I: Loks, Wagen, Weichen und Gleise kostengünstig abzugeben. Tel. (03501) 784114 E-Mail: toni.K1968@web.de

Achtung Park- u. Garteneisenbahner! Verkaufe 10 stabile Fahrgestelle mit Rechteckrahmen, Spurweite 70 mm aus ehemal. Sägewerk. Preis nach Vereinbarung. Tel. (033973) 808918

Biete H0-Anlage 400 x 90/60 cm, gemalt. Hintergrund, 9 Fleischm.-Profi-Weichen, Drehscheibe, Viessmann-Oberleitung, Land teilw. zu ergänzen. VHB 250,- Euro. Tel. (06421) 37595

Neu!!! Digital-Decoder günstig !!!! Kühn, HKE, CT, ZIMO, uvm. www.digital-dekoder-shop.de **G**

LGB: HSB-Dampflok 22801 m. Garantie, Wagen 43410, 24 x 11000, 10 x 10000, Trafo, 1 x 13000, 4-achs-Fl.-Wagen, HSB-Lokschild „BW Wernigerode". Alles 400,- Euro. Tel. (05067) 249330

H0m-Schmalspurkasten Herr VIK mit 3 Wagen 220,-; Wagen einzeln 40,-; H0-VT135 + Beiw. grün-weiß Exportmodell AG Marienb. im OK 200,-; Kasten BR 89 + 3 x Windberg säch. Export selten 170,-; Piko-Einschienenbahn im OK neu, grün-silber 270,-; Piko-Weichen à 6,-; H0 Pilz-Weichen Neusilber elektr. à 12,-; Trafo FZ 1 25,-. Tel. (0340) 2212094

Verkaufe TT-Anlage „Steilstrecke Eibenstock" nach realem Vorbild mit den Gleisanlagen und Gebäuden. Anlage im Eisenbahnjournal (rot) 1/2002. Tel. (0365) 4211056

Achtung Sammler! Umfangreiche Wagensammlung H0 aus den Jahren 1960 - heute (z.B. Ehlke-Güterwagen, Piko-Wagen, komplette Schnellzüge von Schicht preuß. D-Zugwagen, Görlitzer Y-Wagen, Fleischmann Preußen 3- und 4-Achser, Röwa Pop-D-Zugwagen, TEE-Züge, Güterwagen - fast das komplette Programm und viele andere), alles fabrikneu, unbespielt und im OK. Liste gegen 1 Euro (Briefmarke). Weiterhin ein umfangreiches Fahrzeug- und Zubehörangebot Märklin-Z aus den 70er-Jahren (heute z.T. nicht mehr lieferbar). Liste gegen 0,55 Euro (Briefmarke). Diverse Fleischmann- / Roco- / Trix-Zugpackungen (+ Ergänzungswagen) für Epoche I (z.B. Fl. 4880 - 488, R. 43025, 4209-11, 4229, 44013, 44499, Tr. 22503 + 21240-42, alles neu, OK. Weiterhin sind noch Fotoserien (Mix aus E-, V-, Dampflok, DR, DB, Ausland, 80 Stück im Format WPK (10 x 15 cm): 10 Euro (inkl. Porto) bzw. 80 Stück im Format 18 x 24 cm: 20 Euro (inkl. Porto) lieferbar. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk, Tel. (0340) 611453 Fax (034202) 78878, axel.mehnert@bahn.de

Biete diverse russische Modelle in H0. Liste frei. Kondratiev, Pf. 780, Petersburg, RUS-199155 **G**

www.modellbahn-team.de Eisenbahnen, Modellautos, Bausätze, Zubehör, Rosenhagen 1, 38100 Braunschweig **G**

Märklin Z, eingebaut in TV-Gehäuse inkl. Güterzug, Busch-Geräuschelekt. „Am Bahnhof", Autowerkstatt, Maßstab 1 : 18, eingebaut in TV-Gehäuse + Licht, Märklin-Hamo H0 8393 BR 52 Vitrinenmodell neu, Fleischm. 4400 Schienenbus, neuwertig. Peter's Spielkiste, Tel. (06244) 57167 und Fax **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

August-Betz (Jena): Uhrwerkbahn Spur I gesucht. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Auch Trümmer. A. Stofer, Sonnbühl 2, CH-6006 Luzern Tel. (0041-41) 4105502

Suche alles von Lima-Eisenbahn, H0. Tel. (004178) 7371072

Verkaufe / Tausche: Märklin 5579 Köf Metall, Licht, Vor- und Hauptsignal 56136 ETS-C-Lok Spur 0. Suche Spur 0 u 0e Loks, Wagen, auch Kleinserien-Modelle, Zubehör, Bausätze, usw. Tel. (04741) 8535

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366 763 oder (0173) 2903578

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 9124 50 o. (0172) 2020433

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Suche H0-Modellautos der DDR von Herr, Espewe, Permot, Haufe, auch komplette oder Teilsammlung. Nur ernstgem. Angebote bitte an Kiama@Planet-Interkom.de oder Tel. (033638) 4475

Suche Fleischmann: Prima-Lux-Dauerzugbeleuchtung 6995/550 mit Vorschaltdrossel 6996/551. Tel. (07443) 173155

Suche Loks von Bemo H0e DB, Nr. 1004813, Nr. 9031001803, Nr. 10068 05 sowie Wagen H0e, Bemo, Gleismat. H0e und Flm.-Gleisbildstellwerk. Tel. (02324) 40572

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Fl. DR BR 39, GS, KK, OVP, NWT, H0 125; Ro. DR BR 120 GS, KK, OVP, NWT, H0, 120,-; Ri DB, BR 010, GS, H0, OVP, neu 120,-; Ro. DR BR 143 GS, KK, H0, OVP, NWT, 65,- Tel. (06171) 73238

Nagelneu, originalverp. Fleischmann-BR 94 DB f. 125,-; Gützold BR 65.10 Ep. IV f. 225,-; Piko BR 01.5 Hofer LS Rbd. Schwerin f. 220,-; Piko BR 95027 m. Faulh. f. 130,-. Tel. (036921) 92879

Flm. 60er- u. 70er-Jahre, 16 Personenwagen, 2 Güterwagen, 15 versch. Weichen u. Signaltaster, 13 Lichtsignale, 9 Weichen. Alles zus. für 149,- Euro. Tel. (02181) 48193

Fleischm. Personen- + Güterwagen aus Sose., 58 .. Katalog-Nr. Alle Wagen neu, in Original-Verp. Liste gegen Rückp. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

Verkaufe wg. Teilauflösung 2L=: Fleischmann, Piko, Sachsenmodelle, Trix, Roco H0. Liste bei: Wendler, Tel. (0172) 1765173 oder gepard@foni.net

Verkaufe: Neu: Fulgurex-Mitropa-Set 300,- Euro; Märklin, neu, Amtr.-Zug 43600 180,- Euro; EG5 33292 400,- Euro; Kittel DW14 3425 110,- Euro. Weitere Art.-Liste anf.: Tel. (040) 400495 und Fax

Verkaufe Märklin-Artikel. Liste gegen Freiumschlag 0,55 Euro oder E-Mail: w.hiedemann@t-online.de Wilfried Hiedemann, Pongser Str. 262, 41239 Mönchengladbach

Verk. Piko H0: 50er- und 60er-Jahre: Loks und Wagen. Bitte Liste geg. Freiumschl. Hilmar Juckenack, Bahnhofstraße 25, 06406 Bernburg, Tel. (03471) 625460 od. Tel. (0172) 79715 66

Mä.-Primex: Orient-Express von 1988 in ungeöffn. OV, FP, inkl. Versand 230,-. Hunderte Märklin- u. Pr.-Artikel in H0. Einfach anfragen. Tel. (02921) 4736 abends, bei AB Rückruf.

H0-2-L., kpl. Auflös. Lust a. Modellbahn, 45 dig. Loks, vorw. Ep. III, ca. 60 Perswg., ca. 40 Güterwg., Intelli-Box, Verst., Lokm. 2, Auto-/Fig.-Sammlg., Leuchten ..., viel Zubehör, Bücher/Videos, alles neu, dig. Anlage ca. 4,20 x 1,40 mit BW. Nicht für Händler! Nur kompl. 10.400,- Euro. Tel. (069) 562719 ab 16 Uhr oder Tel. (0177) 2984328

Verkaufe folg. Gl.-Str.-Fzge: 1 x Flm. BR 70 alt; 1 x Flm. Anna; 1 x Roco BR 80; 2- Trix Kohlentr.-Wgn.; 1 x Mä.-Kesselwg.-Set „Henkel"; 1 x Mä.-Postmuseumswg; 1 Flm. Tiefl.-Wg. Betonröhre. Preis VS. R. Peter Tel. (07343) 6829 AB

180 Märklin-Loks, 1960 - 2000 von priv. an priv. Verkauf nur im Block.
Chiffre M-12/39593

Märklin 2881 Kaiserzug, Märklin 37050 BR 05, Märklin 28461 DSB Hilfszug, Märklin 34990 Big Boy, Märklin 48661 „Caterpillaer", Märklin 4849. Feuerwehr, Märklin „Raum und Zeit", Märklin-Wagen 5 Jahre Insider, Preis VHS Tel. (0172) 4212819, ab 19.30

Roco-Sammlung: 25 Loks / 300 Waggons, viele Raritäten, Liste gegen 1,44 Euro Rückporto. Hardy Müller, Lindenstr. 50, 41747 Viersen. Suche alles von u. über Rokal-TT!

Liliput: DR 45 DRG, neuw. f. 140,-; Tarnset 852 mit BR 52 u. 4 Wagen in Tarnfarben m. kl. Fehler f. 165,-; Rivarossi: E 19 rot m. Adler f. 65,-; Lima V 188 rot, DB, 2-motorig f. 75,-; Re 6/6 rot 65,-; Re 4/4 grün m. 2 Einheitswg. u. 1 Speisewg., kompl. f. 45,-. Alles m. OVP u guten B.S.G. Zustand! D. Fritz. Tel. (06126) 4929

Trix-Express-Großanlage, nur komplett, zu verkaufen. Tel. (05331) 71619

Verkaufe Loks u. Wagen von Trix Express. Tel. (02584) 8134

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit: *redaktion@modelleisenbahner.de*

und die Anzeigenabteilung mit: *anzeigen@modelleisenbahner.de*

Märklin: 33081 BR 85 = 165,- Euro; Hruska: BR 84 = 210,- Euro; BR 91 = 90,- Euro; Gützold: BR 10 6409-6 = 72,- Euro; BR 42 = 165,- Euro; BR 64 = 38,- Euro; BR 86 = 38,- Euro; BR 75 = 38,- Euro, BR 75 = 38,- Euro; BR 55 CSD + SNCF = à 42,- Euro; BR 120 = 47,- Euro; Piko: BR 66 = 57,- Euro; BR 38 = 75,- Euro; BR 56 = 78,- Euro; BR 89 = 62,- Euro; BR 95 = 75,- Euro. Vitrinenmodelle, nur Probelauf, OK Zustand. Tel. (0365) 4204254

Verkaufe von Firma Piko, Gützold und Brawa BR V 100, BR V 180, BR 118 Spar je 20,-; BR 110 15,-; BR 24004 25,-; BR 56; BR 38; BR 01, BR 01 und BR 23 für je 50,- Euro; BR 119 für 60,- Euro. Anfragen unter Tel. (016 2) 8467211. Bitte abends anrufen. Danke.



Fleischmann, Ep. I, 4800, 4812, 48 81 ohne 5812, 5800, 5801, 5802 und 5803. Wolfgang Kluck, Tel. (0421) 472652

Verk.: Hamo: ET 515/815 oz./bg. 90,- Euro; Roco: E-Lok BR 191 DB grün = 85,- Euro; Lima: VT 08 Triebwg. 3-tlg. = 90,- Euro; 4 x FS-Italia Mitteleinstiegswg. = 25,- Euro; Sachsenmodelle: 2 x Postwg. 14635 á 24,- Euro; Lima: 9 x Groß-Güterwg. / Sover 303576 á 10,- Euro. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. (05352) 6471 Fax (05352) 937433

Bachmann (Liliput), 2-ltr. „Northern" GS4 4-8-4 Rauch, wenig gel., Karton, 110,- Euro; Bachmann 2-Ltr. „Niagara" 4-8-4 Rauch, wenig gel., Karton, 110,- Euro. Bettenfeld, Tel. (06831) 122776 ab 18 Uhr

Diverse Loks (Diesel / Elektr.) + Waggons (neu + OVP) DR Ost, Spur H0, Gleichstrom (Brawa, Piko, Gützold, Sachsenmodelle, usw.). Versendeliste per E-Mail: Fam.Frenschkowski@t-online.de

Piko: BR 106 + 120 + VT135 + BR 50 + BR 81 je 55,-; BR 110 + V100 + BR 118 + BR 55 + 86 + E11 je 35,-; BR24 + 64 + 75 je 39,-; BR89 + BR 185 mit BR195 je 55,-; E69 + BN150 je 22,-; Doppelstock 30,-; 4-teil. 60,-; Kasten Saxiona 140,-; Bahme-Autowagen mit 8 x EMW im OK 100,- mit Trabant 35,-; Weichen el. je 6,-; Schienen, Trafo F21 25,-; Relais 5,-; Tastenpult 5,-. Tel. (0340) 2212094

AC-Loks, Vitrinenmodelle, Märklin 39350, BR 152, 180,- Euro; Roco 69647 BR E 10, B-Falte bl.-hgr. 140,- Euro; Trix Duo L-Trafo 50 VA 2 x 1,8 A 30,- Euro. Tel. (06864) 1825

Roco E101004-0 lim. Sonderdr. nur 5 St. - Roco E101140-0 lim. 213 St. Hochwasserl. Sonderdr. VS Tel. (07144) 831565

Modellbahnfundgrube An- und Verkauf neu / gebraucht / Raritäten. Im Sack 76, Lemförde/Stemshorn am Dümmer See. Tel. (05443) 2565 **G**

Ihr Wunschmodell haben Sie vergeblich hier und dort gesucht, aber trotz Zeit- und Geldaufwand nicht gefunden? Haben Sie denn schon einmal einen Blick in unsere Liste geworfen? Garantieren können wir zwar den Erfolg nicht, aber unsere jeweils aktuelle Angebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur erhalten Sie kostenlos. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Verkaufe 4 Loks u. 15 Wagen div. Hersteller, neuwertig, originalverpakkt, Gleise, Weichen, DKW Trafo nur kpl. 260,- Euro. Lothar Schober, Zur Plagbreite 40, 04683 Leipzig, Tel. (034293) 55904

Fleischm.: Sets / Loks / Wagen / Zubehör z.B. 4894K Set Gambrinus 269,-; 1320 BR 80 DB 85,-; 1355 Mogul US 229,-; 4010 BR 89 DRG 103,-; 4062 BR 64 DR 115,-; 4070K BR 70 DB 123,-; 4093 DRG 124,-; 4113K BR 13 DRG 179,-; 4138K BR 39 DB 159,-; 4157 BR 56 DB 164,-; 4878K BR 78 Saar 159,-; 4225/1 BR 60 DB 89,-; 4230/6 V100 DB 69,-; 4231 BR 212 DB beige/blau 74,-; usw.!!! Umfangr. „Fl.-H0-Liste" (auch gebrauchte und ältere Fahrzeuge und Zubehör) nur gegen 1,- Euro Freiumschlag!!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Suche Dampflokset (Lok + 2 Wagen), Spur H0, eines russischen bzw. sowjetischen Herstellers. (Karton m kyrillischer Aufschrift.) Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Trix Int.: 22493, 22491, 2432. Hamo: 8302, 8356, 8347, 8396 (BR 96), 8398 Mallet, 8370, 3829, 3809, 8322, 8369, 8366 u. andere! H. Weber, Apdo 99, E-03750 Pedreguer (Spanien), Tel./Fax (003496) 5761401

Suche Gützold-Dampflok BR 52 mit Steifrahmentender (Ablieferungszust.) grau DRG, Best.-Nr. 32400, guter Zustand. Angebot an: Jürgen Krantz, Schlesierstr. 6, 71691 Freiberg, Tel. (07141) 73487

Möchten Sie Ihre H0-Modelleisenbahn- Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Suche Märklin: 34121 Pfalz-Lok P2 und 43981 Pfalzbahn-Set im OK und neuwertig. Arwed Bandorski, Frankfurter Str. 17, 61449 Steinbach/Ts.

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking-Autos; Gerne Sammlungsaufl., hole ab. Tel. (07308) 921889 ab 18.00 Uhr

Suche Modelleisenbahnen aller Art H0, TT, N, Z, I und LGB, auch große Sammlungen. Angebot an J. Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 oder Fax (05656) 923666

S-Bahn Leipzig Steuerwagen gesucht. Walter Gawrych, Zum Freden 46, 49186 Bad Iburg, Tel. (05403) 1278

Suche H0-Sammlungen / -Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Suche Modellbahnsammlungen von Märklin, Flm., Roco, Brawa, usw. Bevorzuge gerne große Sammlungen. Bin Selbstabholer u. zahle immer in bar. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Suche Lima-Wagen Belgien + Frankr. Set 149776-M4-rot; Wagen 309413-M4 + Wagen 309138 + 309373-SNCF + Lok-SNCF 208581 grün BB25679 / BW Dijon. Karl-Heinz Neumann, Tel. (0651) 1707038 abends

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
01773 Altenberg: • Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01855 Sebnitz: • Modellbahnshop Sebnitz, Lange Straße 58-60;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bernmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09465 Neudorf/Erzgebirge: • Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10789 Berlin: • Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10827 Berlin: • Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; • Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Straußberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29, 1. Etage;
18055 Rostock: • Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22113 Oststeinbek: • GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22393 Hamburg: • Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
22848 Norderstedt: • Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30419 Hannover: • Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37308 Heilbad Heiligenstadt: • Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders, Jenasteg 6;
38165 Essenrode: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;

38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;
39104 Magdeburg: • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
39108 Magdeburg: • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 Schönebeck: • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39326 Samswegen: • Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
39343 Süplingen: • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 Stendal: • Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 Düsseldorf: • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 Düsseldorf: • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
40721 Hilden: • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 Ratingen: • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 Nettetal - Kaldenkirchen: • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
41460 Neuss: • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 Hückelhoven: • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 Wuppertal: • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 Wuppertal: • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42697 Solingen: • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 Solingen: • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 Dortmund: • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 Dortmund: • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 Bochum: • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 Essen: • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 Essen-Steele: • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45476 Mülheim/R.: • Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
45479 Mülheim: • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 Bottrop: • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 Wesel: • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 Duisburg: • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 Krefeld: • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 Krefeld: • Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
48145 Münster: • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 Münster: • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 Osnabrück: • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 Diepholz: • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 Lingen/Wachendorf: • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 Frechen: • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 Brühl: • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 Köln: • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
51105 Köln: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 Köln: • Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 Leverkusen: • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 Leverkusen: • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 Bergisch Gladbach: • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 Gummersbach: • Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 Aachen: • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
52134 Herzogenrath: • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
52372 Kreuzau: • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 Linnich: • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 Bonn: • Modellbahnstation Bonn, Römerstr. 23; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler: • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
53859 Niederkassel: • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 Mainz: • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 Staudernheim: • Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 Koblenz-Lützel: • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 Neuwied: • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 Siegen: • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 Benolpe: • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 Hagen-Haspe: • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 Lüdenscheid: • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
59065 Hamm: • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 Beckum: • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 Nordkirchen: • Spiele-Zug, Bergstr. 14;
59457 Werl: • Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

60311 Frankfurt: • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 Frankfurt: • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 Bad Orb: • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 Büdingen: • Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
63897 Miltenberg: • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64720 Michelstadt: • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 Rüsselsheim: • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 Idstein: • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 Ludwigshafen: • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 Ludwigshafen: • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerstraße 3;
67112 Mutterstadt: • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 Frankenthal: • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 Dudenhofen: • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 Kaiserslautern: • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
67806 Rockenhausen: • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 Mannheim: • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 Mannheim-Käfertal: • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 Viernheim: • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 Eppelheim: • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 Stuttgart: • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 Stuttgart: • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 Stuttgart: • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 Stuttgart: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 Böblingen: • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 Renningen: • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
71334 Waiblingen-Beinstein: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 Marbach: • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 Tamm: • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
72127 Kusterdingen: • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 Plochingen: • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 Remshalden: • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 Urbach: • EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 Ostfildern: • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 Heilbronn: • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 Öhringen: • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 Ravenstein: • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 Pforzheim: • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 Karlsruhe: • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 Karlsruhe: • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 Karlsruhe: • Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
76275 Ettlingen: • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 Rastatt: • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 Bruchsal-Untergrombach: • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
76684 Östringen: • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 Villingen-Schwenningen: • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 Konstanz: • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
78713 Schramberg: • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 Freiburg: • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 Waldkirch: • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

80634 München: • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 München: • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 München: • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 Germering: • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 Altenmarkt: • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 Eggenfelden: • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 Kirchdorf: • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 Freising: • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 Moosburg a.d. Isar: • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
85599 Parsdorf: • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 Oberschleißheim: • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 Messkirch: • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 Pfullendorf: • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 Neu-Ulm: • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 Thalfingen: • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 Giengen: • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 Nürnberg: • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 Nürnberg: • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 Nürnberg: • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 Fürth: • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 Erlangen: • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 Weiherhammer: • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 Waldkirchen: • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 Straubing: • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10;
95028 Hof/Saale: • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 Marktredwitz: • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Kösseinestr. 2;
96215 Lichtenfels: • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 Hassfurth: • Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
97842 Karbach: • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 Suhl: • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 Dillstädt: • Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A;
98574 Schmalkalden: • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 Meiningen: • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 Erfurt: • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52; • Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
99086 Erfurt: • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 Arnstadt: • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 Weimar: • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 Apolda: • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 Sömmerda: • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 Bleicherode: • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 Gotha: • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 Edingen/Enghien: • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 Söborg: • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 Paris: • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ Rijswijk: • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE Wagenberg: • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB Eindhoven: • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB Apeldoorn: • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG Gasteren: • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 Wien: • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 Wien: • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 Gmunden: • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 Micheldorf: • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 Trangsund: • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 Malmö: • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 Lengnau: • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 Basel: • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 Basel: • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
8037 Zürich: • Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

11000 Praha: • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 Praha 2: • Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 Budapest: • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bezahl immer in bar u. bin Selbstabholer. Ich würde mich über ein Angebot freuen. Tel. (05608) 95023 Fax (05608) 95025

Modelleisenbahnen aller Art und Baugrößen, Eisenbahnbücher, Modellautos, altes Spielzeug kauft und verkauft: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart; Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr, Sa. 10 - 14 Uhr. Auch Ankauf per Post u. Versand! **G**

Su. Mä.-Tenderlok 3096 m. Betr. Nr. 86128 od. 86173 in gutem, gepflegten Zustand zu. kauf. Angeb. per Fax od. Tel. (0821) 881993

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Berlin TT: BR 35 59,-; BR119 50,-; BR250 40,-; BR56 49,-; BR 86 45,-; BR 81 + 92 + V36 je 24,-; BR130 + BR221 je 20,-; VT172 + Beiw. 35,-; E211 + 242 je 35,-; E254 45,-; Kasten BR 119 + 4 x Wagen 30 Jahre TT 100,-; Doppelstock 14,-; Kessel 2,50; Zement 10,-; Selbstentl. 14,-; Weichen je 6,-; elektr. Schranke 10,-; Relais 5,-; Tastenpult 5,-; Trafo F21 25,-; viel Zubehör. Tel. (0340) 2212094

Verkaufe BR 107 je 10,-; BR 110 rot u. gelb je 25,-; BR 119 25,-; BR 1161 alt u. neu je 30,-; BR 250 orange 50,-; BR 229 45,-; BR V 200 55,-; BR E44 60,-; BR 56 neu 45,-; BR 56 Fotoan. nach Vereinbarung; Wagen von 4,- bis 20,- Euro. Anfragen unter Tel. (0162) 8467211. Bitte abends anrufen. Danke.

Verkaufe (neuw.) 1 SVT 183252 (Jatt) 120,- Euro; 25 Weichenantriebe (Motor) v. Pilz Stück 8,- Euro; 3 x 00t Art.-Nr.: 95312 (Tillig) Stück 8,- Euro. Frank Ehlert, 13409 Berlin Tel. (0172) 3237046 Fax (030) 49795762 ab 18 Uhr

1 Kast. CCCP 180,-; 1 Kast. Silverline 170,-; 750 Jahre Berlin 100,-; Tourist-Expr. 100,-; Zeuke S.J. + 3 Wag. 650,-; Berliner TT S.J. + 4 Wag. + Lok. 300,-; Zeuke Transitus 3-tlg. 120,-; Edelweiß 90,-; Tillig 1 K.V. 218 3 Wag. 140,- + v.A. Tel. (06741) 2769

Rokal-Loks, Wagen, Ersatzteile, Schienen + Zubehör. Liste gegen Rückporto von 1,- Euro in Briefmarken von Jürgen Otto, Marienhöhe 12, 53797 Lohmar

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Pico N: 4 Loks, 1 Triebwg. m. 2 Beiwagen, 33 Personen- u. Güterwg., 20 Weichen, 17 m Schienenmat., 290,- Euro; Modelleisenbahner 1983 - 03 30,- Euro. Harald Estel, Lerchaweg 31, 01662 Meissen, Tel. (03521) 403 880

Märklin Spur Z: Loks, Wagen, Schienenmaterial und Zubehör zu verkaufen. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 6238349, Fax: (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

Verkaufe: Märklin Spur Z aus Vitrinensammlung: Dampflok, Personenwagen, Güterw., Schienen, Weichen u.s. Zubehör. Alle Loks sind gereinigt u. fahrbereit. Liste gegen Freiumschlag. Günther Kronen, Kolbenzeil 16a, 69126 Heidelberg, Tel. (06221) 301633

Fleischmann-Spur-N-Schienenmaterial: Gerade, Weichen, Kreuzungen, usw., Dampfloks, Wagen v. Trix, Flm. + Arnold. Dieter Kuhl, Pappelweg 29, 35041 Marburg, Tel. (06421) 481239 und Fax, Mobil (0171) 6550798

Piko N: BR 55 75,-; BR 65 40,-; BR 118 + T435 + BB2200 je 20,-; Triebw. + Beiw. 25,-; Doppelstock 20,-; 4-teil. 40,-; Y-Wagen 12,-; Dänische 16,-; Donnerbüchsen 6,-; Güterw. 4,-; Trafo F21 25,-; viele Häuser; Arnold BR 95 DR 110,-; Kö. II 70,-; T2 45,-; Geländematten je 2,-; Relais 5,-; Tastenpult 5,-; Trafo Z1 20,-; LKW Skoda 3,-; viel Zubehör, alles OK. Tel. (0340) 2212 094

Spur N Arnold: Set 0322 5 Weiacher Kies SBB 4-achs. 95,-; 2950 ET 420 weiß/blau AEG 109,-; 2210 BR 01 DB 119,-; 2217 BR 05 DR Stroml. rot 139,-; 2224 BR 89 Braunschw. Schleppt. grün 74,-; 0223 BR 23 DB 85,-; 2270 BR 78 DB 99,-; 2272 BR 78 DRG 99,-; 2281 BR 95 grün DRG 119,-; 2285 BR 74 DB 79,-; 2286 preuß. T12 grün 85,-; 2290 BR 93 DR 105,-; 2512 BR 41 DB 99,-; 2515 BR 55 DB 105,-; 2516 BR 55 europ. 105,-; 2540 BR 18 DB 119,-; 2545 BR 36DR 109,-; 72502 BR 18 DR grün/schw. 220,-; 2008 V100 DB 79,-; 2013 BR 212 DB neurot 79,-; 2015 BR 265 DB rot 89,-; 2022 BR 221 DB rot Simplet 89,-; 2054 BR 218 DB beige/blau Simplex 89,-; 2066 Köf DR 69,-; 2080 DHG 700 Stahlw. Brüningh. orange Simplex 79,-; 5048 NYC & STL 459 US schwarz 4-achs. 89,-; usw.!! Weitere Fahrzeuge, auch gebrauchte, auf Anfrage! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Haben Sie eine N-Spur-Modelleisenbahn- Sammlung zu verkaufen? Ich suche eine. Rufen Sie an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

redaktion@modelleisenbahner.de

Große Modellbahnsammlung der Spur N gesucht. Bitte unter Tel. (021 71) 366763 anrufen.

Umfangreiche Spur-Z-Modellbahn-Sammlung gesucht: Tel. (0173) 2903578

Spur-N-Sammlung oder große Anlage, auch umfangreicher, von privat gesucht. Tel. (04221) 398887 oder (0177) 5180889

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB-Steiff-Wg.: 41220 + 43100 + 44210 Stück 175,- Euro VHS; LGB-Wg. 30 Jahre LGB 99,- Euro VHS. Tel. (04321) 74212

H0, TT + N: Loks, Wagen, Zubehör und Material von der großen Bahn (u. a. Berliner S-Bahn), Liste (Spur angeben) gegen Freiumschlag: O. Chlebisch, Bahnhofstr. 4, 12159 Berlin oder CO-Berlin@gmx.de

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete und schnelle Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Suche Märklin Spur I: Krokodil in Braun + Grün, BR 38 Wannentender, S 3/6 Rheingold, „01 067", Maxi anbieten. Märkl.-Blech-Replik. Hubert Nadig, Zunfthausgasse 5, 88239 Wangen Allgäu

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

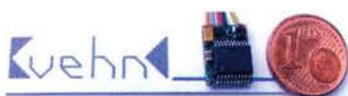
Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 3667 63 oder (0173) 2903578

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Scharfenberg-Kupplungen, Piko für VST 137 und 04; 10 St. 5,- Euro + Porto. Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845

Verk. Märklin-Digital 1 x Control Unit 6021 200,- Euro; 1 x Control 80f 6036 110,- Euro; 2 x Control 80 6035 je 45,- Euro; 2 x Booster 6015 40,- Euro. Roland Seifert, Lerchenweg 5, 96114 Hirschaid, Tel. (09543) 5704

Märklin: Verk. Drehkran 7051, Auslegerspitze leicht verbogen, Originalkarton 150,- Euro. Hans Ottenstreuer, Tel. (04882) 603429



Verkaufe Fortschritt ZT 300 rot, blau; ZT 303 rot, blau, grün und Gülleanhänger HTS 101.27 blau, grün, je 32,- Euro. Reno Bärsch, Tel. (035200) 20221 renobaersch@aol.com

Verkaufe zahlreiches Digital- Zubehör von Märklin in OK und mit Anleitung. Ebenso Modellbau „H0" von Faller, Vollmer und Pola. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Mobil: (0151) 14059629

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche für H0 noch einige Standardkupplungen für Wagen aus DDR-Zeit sowie Lokschrott zum Basteln. Horst Berger, Tel. (03931) 213974 ab 18 Uhr. Berger-Stendal@t-online.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Verkaufe Märklin Mini-Club Z, diverse Loks, Personenwagen, Güterwagen, Schienen u. Zubehör. Ingeborg Bartel, Tel. (030) 3053220

Noch: Spur Z: 88060 Adventskranz mit 8 Kerzen, neuwertig, Neupreis 190,- Euro für 130,- Euro + 7,- Euro Versandk. Tel. (02752) 7856

Verkaufe Fleischmann-Weiche 9170, 9171 für 2,- Euro; Gleis 9100 für 1,- Euro, Bogengleis 9125, 9130 für 1,- Euro. Alle Gleise Spur N. E-Mail: Jonathan.Klehr@Epost.de

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Modelleisenbahner - DDR, gebunden 58 - 61 je 18,- Euro, ungebunden 65 - 67 je 15,- Euro. 8/94, 12/94, 4/98, Sonderheft 1960 10,- Euro. Alles nur komplett bei Abholung. Tel. (037206) 84457 18 - 19 Uhr

Eisenbahnliteratur + Videos. Liste gegen Freiumschlag. Jürgen Mantel, Pfeifferstr. 61, 34121 Kassel, Tel. (0561) 36939

Modelleisenbahner vollständig 1960 - 1966, 1989, 1992 - 1999, diverse Jahrg. unvollst. ohne 1968 - 1980, möglichst zusammen, VB-Preis. Mechanikus 1951 - 1955 unvollst., div. Fachlit. Dampfmodellbau und Hefte Das Dampfmodell 1989 - 2000. Liste gegen frank. Rückumschlag. Hasenbein, Blumberger Damm 31, 12685 Berlin

Bibliothek-Auflösung: Umfangreiche Eisenbahn- und Modelleisenbahn-Literatur. Bitte Liste anfordern per Fax (038204) 15739

Biete: H0- / N-Kataloge, Literatur. Liste gegen Freiumschlag. Reinhard Kehl, Seumestr. 22, 10245 Berlin, Tel. (030) 2926446

Verk. MEB Jg. 1990 bis 2003, bis 97 geb., vollständ. - div. Jahrb. u. And. an Selbstabh., kurzfrist. wegen Wohnungswechsel bis Dez. Pauschal 50,- Euro. Tel. (033205) 62875 18.30 - 20 Uhr

Verkaufe aus Nachlass! Umfangreiche Buch- & Video-Sammlung in bester Qualität. Liste gegen Rückporto oder per E-Mail. Kontakt: Ulrich Körtge, Cottaer Str. 15, 01159 Dresden

Gegen Gebot abzugeben: Fleischmann-Kuriere Nr. 1 - 175 und Fleischmann-H0-Kataloge 1952 - 2004.
Chiffre M-12/39632

Verkaufe umfangreiche Sammlung: Literatur, vor allem Transpress-Verlag. Liste gegen Freiumschlag. Gerd Junghanns, Kleine Sommerleite 2, 09456 Annaberg-Buchholz

Wegen Aufgabe nochmals reduziert: Literatur, Bücher, Monatshefte, Sonderhefte, DV u. A., Kataloge, Sonstiges. Mehrseitige Liste von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

MEB 4/65 - 7/04 kompl. für 50,- Euro (Selbstabholer). Hans-Werner Heimbach, Friedrichstr. 24, 99867 Gotha, Tel. (03621) 853150 oder (034297) 86806

Alte Eisenbahnliteratur aus Bibliothekauflösung: F. Besser, Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, vierte Auflage 1934. Die Bahn ins Haus von Reichsbahndirektor Culemeyer 1939 (Bau und entwicklung von Schwerlastfahrzeugen für die Bahn) an Höchstbieter abzugeben. Info: Tel. (0171) 6419573

Modelleisenbahner Jahrgänge ab 1993 zu verkaufen. 10,- Euro pro Jahrgang + Versand. Tel. (0171) 6419 573

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Roco-Modellbahn-Sammler-Kataloge, Loks + GWg + PWg. Tel. (06045) 1279, E-Mail: www.bestkataloge.de **G**

Literatur, Videos & DVDs zum Schienenverkehr & zur Modellbahn - innerhalb Deutschlands versandkostenfrei. Fordern Sie den kostenlosen Newsletter an. Hennig SIB, Tel. (0341) 912 8648 bestellung@bahnundbuch.de **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Neuheitenblätter von der Fa. Fleischmann aus den Jahren 1967 / 68 / 69 und 1970. Angebote an: Günter König, Hudeland 91, 59757 Arnsberg, Tel. (02932) 51360

Suche: Band 1 = Sylter Inselbahn, Autor = Stoever. Angebote an Fax (0202) 6070155,

VERKAUF
Fotos + Dias

Dampfloks auf VHS, wenig gelaufen, pro Minute Laufzeit 10 Cent. Liste gegen Rückporto von: Joachim Cichoracki, Am Atzumer Busch 53, 38302 Wolfenbüttel

Gemälde, Orig. Ölspachtel v. E. Schmiedel, 1952, s/w, ca. 58 x 78 cm. Motiv: „01" mit D-Zug aus Tunnel kommend, z. Schätzw. v. 550,- Euro + NK zu verk. Tel. (09277) 975495 abends

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche Fotos und Videos über die Eisenbahn in Nordkorea, besonders mit modernen E-Loks, und die Taigatrommel. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

Suche alles zum Thema Harzer Schmalspurbahnen, besonders Fotos, Dias, Bücher und Broschüren, Pläne. Ralf Kasten, Dorfstraße 35, 19089 Zapel, Tel. (0173) 6210168

Suche Fotos und Unterlagen vom E.-Triebwagen BR 280 DR und über dessen Verbleib. Torsten Ehrhardt, Große Diesdorfer Str.193, 39110 Magdeburg, Tel. (0160) 4437922

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-12/38921

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de **G**

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

DIES + DAS

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Suche Bordtechnikerweste der DB AG, Gr. 58 und Jeanshose Gr. 56. Wird zum dienstlichen Gebrauch benötigt. Angebote bitte an Alexander Dünnebier, Tel. (08042) 501938

Ep. II: Reichsbahn-Reichsadler 1939 Orig. Größe (67 cm Spannw.) silberfarben (Lok. Ausf.) 105,- Euro Versand. Info + Fotos: Reichsbahner@vr-web.de oder Tel. (0173) 1803214

Gründung / Planung einer Dt. Int. Gem. Culemeyer-Fahrzeuge. Nur schriftl. Anfragen. Günther Wilhelm, Schweinfurter Str. 75, 97464 Niederwerrn Auch Firmenzuschriften erwünscht.

Museumsbahn sucht DR-Schaffner-Zangen, Fahrkartenschränke, Trokkenpressen, Zugführerbänder. Angebote an: Tel. (0171) 2831773

Verkaufe EK-Videos, Führerstand-Mitfahrten sowie EK-Video-Kurier Nr. 1 - 58. Tel. (02584) 8134

Eisenbahn auf Briefmarken. Liste bebildert anfordern. W. Adam, Postfach 11 06, 82467 Garmisch. **G**

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlusstermine 2005 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Anzeigenschluß	Erscheinungstermin
1/05	Mi. 17.11.04	Mi. 15.12.04
2/05	Mi. 15.12.04	Mi. 19.01.05
3/05	Mi. 19.01.05	Fr. 25.02.05
4/05	Mi. 23.02.05	Mi. 23.03.05
5/05	Mi. 16.03.05	Mi. 20.04.05
6/05	Mi. 13.04.05	Mi. 18.05.05
7/05	Mi. 18.05.04	Mi. 15.06.05
8/05	Mi. 15.06.05	Mi. 13.07.05
9/05	Mi. 20.07.05	Mi. 17.08.05
10/05	Mi. 17.08.05	Mi. 14.09.05

Anzeigenabteilung

Telefon 0 75 24/97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24/97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24/97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

CIWL-Emblem auf Teakholz (Original), geg. Gebot abzugeben. Ebenso div. Lokschilder. Friedrich Ahrens, Mittl. Bergerheide 8, 42113 Wuppertal 1, Tel. (0202) 722721 Fax 726996

Lokschilder-Sammlungsauflösung!! 21 Betriebsnummernschilder 18 BD- und BW-Schilder. Nummern bitte anfragen. Mobil: (0171) 9085375, E-Mail: mh.muc@freenet.de Tel. (089) 485401

Gebe 2 bis 3 Signalwinden und 1 gekürzte kleine Hebelbank ab. zp9a@aol.com oder Tel. (0175) 6003599

Der freundliche Herr mit dem Flügelrad an der Mütze! Der Generaldirektor oder der Direktionspräsident kommt. Der Überraschungsgast für Sie? zp9a@aol.com oder Tel. (0175) 6003599

Suche Originale betriebsverschmutzte BW-Schilder, BW Bautzen, BW Zittau, BW Nossen, BW Meiningen, BW Probstzella, BW Heringsdorf, BW Neuruppin, BW Grunewald, BW Zwickau, auch andere BW-Schilder anbieten. Steffen Coconi, Froser Str. 3, 06467 Hoym, Tel. (0173) 6673036

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Hinterfeldstr. 26 B, 21745 Hemmoor G

BÖRSEN + AUKTIONEN

26. Ramsteiner Modelleisenbahnbörse: 20. Febr. 05, Haus des Bürgers, 10 bis 16 Uhr. Alle Spuren. Anmeldung erforderlich. MBF Westpfalz / Küster. Tel. (06371) 42659 G

Modellbahnbörse am 28. November 2004 in der Zeit von 9 - 13 Uhr im Gasthaus „Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845 G

7. Modelleisenbahn- und Modellbauausstellung, 2. Mal mit Börse am 27.11. und 28.11.2004 im Freihandschützenzelt am Schützenring in 37154 Northeim, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Veranstalter: Modellbau IG Northeim e.V. Info: (05551) 65986 o. (0171) 8289135, www.mig-nort-heim.de G

Modellbahnbörse der BSW-Gruppe „Lausitzer Modellbahnclub" im AW Cottbus (ehem. RAW), Waisenstr. 21, am 20.11.04 und 11.12.04 von 10 - 15 Uhr. Info + Tischbestellung: Steffen Keller, 03058 Gallinchen, Telering 18, Tel. (0355) 871627, Fax (0355) 5263299 von 19 - 20 Uhr. **G**

Eisenbahn-Sammler-Markt Karlsruhe Mühlburg, Sternstr., 04. Dezember 04 von 10 - 15 Uhr. Info: Tel. (0721) 401465 **G**

Trier: Modelleisenbahn- u. Autobörse 12.12.04 Mercedes-Autohaus Hess, 54294 Trier-Euren 11 - 16 Uhr. Günther's Marktveransta., Tel. (06501) 2894. Erwachsene 3,- Euro; Kinder bis 16 frei. **G**

Modellbahnbörse Hammelburg, 4. Dez., 9 - 15 Uhr im Rathaus Stadt Hammelburg. Tel. (09732) 902145 **G**

Saarburg Modelleisenbahn- u. Auto-Börse am 02.01.05 Stadthalle 54439 Saarburg, 11 - 16 Uhr. Eintritt: Erwachsene 3,- Euro; Kinder bis 16 frei. Günther's Marktveransta. Tel. (06501) 2894 **G**

Sonnabend, 20.11.04 von 10 - 15 Uhr im Kulturpalast Dresden, am Altmarkt: Modelleisenbahnmarkt, Fundgrube für Sammler + Bastler. Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 **G**

Sonntag, 21.11.04 von 10 - 15 Uhr, Modelleisenbahnmarkt im Höhlenheim von Syrau b. Pl.: Fundgrube. Info Steglich, Tel. (08805) 8138 und Fax, Funk (0171) 7940676 **G**

4. und 5. Dez. 04: Plauen, Vogtl., Oberer Bahnhof, Saal von 10 - 15 Uhr, Modelleisenbahnmarkt: Des Sammlers und Bastlers Schatztruhe. Info: Tel. (08805) 8138 **G**

20.12. 69412 Eberbach Stadthalle, 10 - 16 Uhr, Modelleisenbahnmarkt, Info: Ehlert, Pf. 21, 74867 Neunkirchen, Tel. (06262) 918102 und Fax **G**

!!! Bitte beachten !!!
Private Kleinanzeigen kosten: 1 - 5 Zeilen 5 Euro, 6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Prignitzer Modellbahntauschmärkte sonntags, 05.12.2004 von 9 - 13 Uhr, in 19348 Perleberg, Wittenberg Str. 67, Hotel Stadt Magdeburg, Tischbestellung bei Schmidt, Tel. (03877) 405755 **G**

Am 18.12.2004 findet in Gera Zoitzberg Str. (GVB Betriebshof) von 10 - 15 Uhr eine Modellbahnbörse statt. Infos unter Tel. (0365) 7119199 oder Boje1975@web.de **G**

Modelleisenbahn- und Autotausch-Börse 05.12.04; 35075 Gladenbach im Haus des Gastes, von 10 - 16 Uhr Info: Tel. (06462) 5400 **G**

11. Neuwürschnitzer Modellbahn-, -auto- u. Biertruckbörse am 16.01.05 von 10 - 15 Uhr im SKZ 09376 Neuwü., Schulstraße. Tel. (037296) 87564 **G**

4. und 5. Dezember 2004. Große Modellbahnausstellung des moebac Filderstadt in der Rundsporthalle in 70794 Fi.-Bernhausen. Öffnungszeiten von 11 - 17 Uhr. Familienfreundliche Eintrittspreise. Info: Tel. (0170) 1910183 **G**

21.11.04 Görlitz: Modellbahnbörse 9 - 14 Uhr in der Landskron-Brauerei Görlitz. Info + Tisch: Tel. (03581) 6617 48 **G**

Tauschbörse in Zwickau / Achtung neuer Veranstaltungsort! Modell-Auto-Tauschbörse am 28.11.2004 von 9.30 bis 15 Uhr. Westsächsische Hochschule, Scheffelstr. 39 in 08066 Zwickau Eckersbach. Neue Info-Nummer: MAC Zwickau e.V. (0375) 7929294. Termine für 2005: 20. Febr.; 3. Apr.; 30. Okt. und 27. Nov. **G**

Modelleisenbahn-, -autobörse am 19.12.04 von 11 - 17 Uhr in der Stadenhalle / Tiefenstein in 55743 Idar-Oberstein. Tel. (06781) 26904 **G**

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 5. Dez. - 33607 Bielefeld, Blumengroßmarkt, Oldentruperstr., 11 - 17 Uhr; 12. Dez.- 34121 Kassel, Messehalle, Damaschkestr., 10 - 16 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, -autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug, etc. Reservierungen unter: Tel. (05201) 849718 o. Fax (05201) 849720 **G**

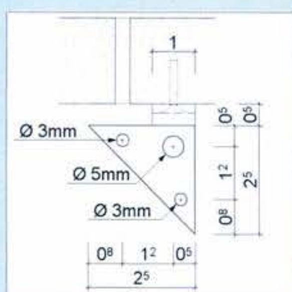
Modellbahn-, -auto-, Blech-, Spielzeugmarkt, Ankauf, Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Zubehör, jeweils sonntags, 10 - 15 Uhr am 21.11.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 05.12.2004 in 96101 Hallstadt, Bettelseehalle, am 12.12.2004 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, am 19.12.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 16.01.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 23.01.2005 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, Info und Tischbestellung unter Tel. (07331) 938640, www.algado.de **G**

Hand anlegen

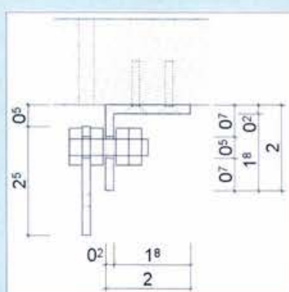
Ortsbediente Signale sind einfach zu schalten.

■ Die Firma Conrad bietet günstige Signalbausätze für verschiedene Spurweiten an. So gibt es beispielsweise einflüglige Hauptsignale in der Spur H0 schon ab sieben Euro. Statt eines teuren Antriebs genügt für kleine Anlagen und Module oft eine manuelle Signalstellvorrichtung. Diese lässt sich einfach herstellen. Aus einem 2 mm starken Alu-Blech schneidet man ein Dreieck gemäß der Zeichnung und bohrt die entsprechenden Löcher. Dazu biegt man noch einen Winkel aus einem 1 cm breiten und 4 cm langen Alu-Streifen. Dieser wird mit den entsprechenden Bohrungen versehen. Nun verschraubt man das Dreieck fest auf einem Bolzen. Dieser wird dann lose in den Haltewinkel gesteckt und dort so mit Mutter und Kontermutter befestigt, dass er sich frei drehen kann, aber nicht zu lose in der Bohrung hängt. Jetzt wird der Stelldraht des Signals auf die richtige Länge geschnitten, u-förmig gebogen und in der oberen Bohrung eingehängt. Zur Betätigung der Stellvorrichtung dient ein Messinghohlprofil mit einem Durchmesser von 2 mm. An der Stellvorrichtung wird ein u-förmig gebogenes Stück Messingdraht in das Hohlprofil eingeklebt und in die Bohrung eingehängt. Auf der äußeren Seite kann man eine kleine Holzkugel aus dem Bastelbedarf ankleben und schon ist die einfache manuelle Signalstellvorrichtung fertig.

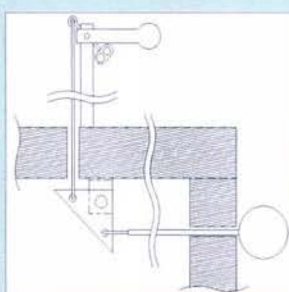
Dennis Kathke



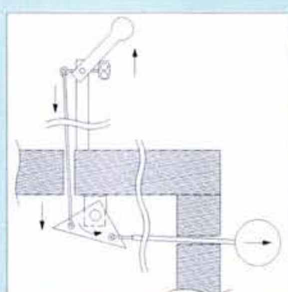
Frontansicht: Durch den Kanal führt man den Stelldraht.



Seitenansicht: Der Bolzen muss beweglich in der Aufhängung sitzen.



In Signal-Ruhestellung befindet sich der Knopf eng an der Anlage.



Zieht man den Knopf heraus, so wird das Signal auf Grün gestellt.

Zeichnungen: D. Kathke

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:

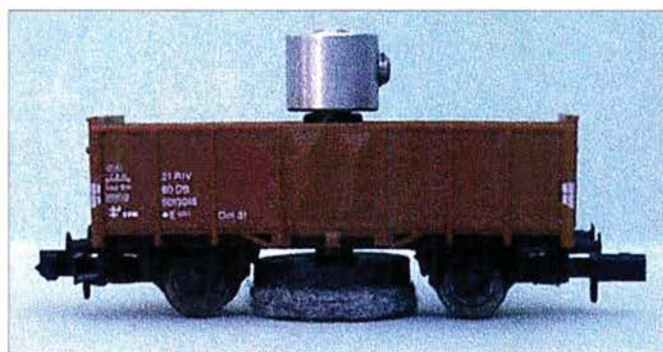
MEB-Verlag GmbH
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Bleib sauber!

Ein selbst gebauter Schienenreinigungswagen sorgt auf der N-Bahn für Sauberkeit.

■ Die im Handel angebotenen Schienenreinigungswagen haben zumeist ein recht starres Reinigungsteil, das gelegentlich sogar Entgleisungen verursacht. Bei der hier vorgestellten Methode erfolgt die Wirkung durch das Eigengewicht des Reinigungsteils. Dieses ist vertikal beweglich aufgehängt. Der Bau ist einfach. Am besten eignen sich offene Güterwagen. Zunächst bohrt man ein Loch in den Fahrzeugboden. Dieses nimmt eine Buchse auf, die für die Führung des Reinigungsteils sorgt. Der Durchmesser der Buchse ist abhängig vom Querschnitt der Achse. Beide Werte beeinflussen die Reinigungswirkung des Waggons. Als Achse eignen sich beispielsweise dünne Gewindestangen. Die Stangen müssen so eingebaut sein, dass sie in der Höhe beweglich sind und geringfügiges Seitenspiel haben. Am unteren Ende befestigt man eine Unterlegscheibe, die nicht über die Fahrzeugbegrenzung hinausstehen sollte. Die Unterlegscheibe nimmt einen passend zurechtgeschnittenen Möbelgleiter auf. Durch die selbstklebende Ausführung lassen sich verschmutzte Pads einfach austauschen. Mit einer zweiten Buchse sichert man die Reinigungsmechanik gegen Herausfallen.

Volkmar Frenzel



Fotos (2): V. Frenzel

Bei etwas geringerer Bauhöhe der Reinigungsmechanik kann sogar ein gedeckter Güterwagen zum Einsatz kommen.



Mit der oberen Buchse (rechts) hindert man die Mechanik am Herausfallen.



www.feldbahn-modellbau.ch

Morbider Charme

Feldbahnen in großen Spurweiten haben es dem Schweizer Marcel Ackle angetan.

■ Feldbahnen eilt der Ruf des Provisorischen voraus. Die Modelle, die Marcel Ackle vorstellt, sind alles andere als provisorisch. Die perfekte Umsetzung der Atmosphäre ist das wesentliche Anliegen des Modellbauers. Auf den ansprechend gestalteten Seiten stellt er seine Philosophie anhand einiger Projekte vor, deren Realisierung er in Bauanleitungen beschreibt. Dass im Maßstab 1:35 Selbstbau Trumpf ist, versteht sich. Daneben findet aber auch der Maßstab 1:22,5 seine Berücksichtigung. Gespannt darf man auf die US-Waldbahn im Maßstab 1:13,7 sein.

www.goerlitzer-bahnhof.de/

Kreuzberg entsteht in Tempelhof

Bahnhof Zoo, Friedrichstraße oder Anhalter Bahnhof kennen die meisten. Aber wie steht's um den Görlitzer Bahnhof?

■ Eine U-Bahn-Station gleichen Namens gibt es immer noch, und manche Touristen, die dort aussteigen und den alternativen Multi-Kulti-Stadtteil besichtigen wollen, das ehemals legendäre SO 36, werden sich über die große Parkanlage zwischen Wiener und Görlitzer Straße wundern. Dort stand früher der Görlitzer Bahnhof, Berlins Anschluss in Richtung Kattowitz. Der Eisenbahnclub Tempelhof hat es sich zum Ziel gesetzt, diesen Kopfbahnhof in H0 nachzubauen, und ist dafür vor über 20 Jahren in einen Keller unterhalb des Flughafens Tempelhof gezogen.

www.epilog.de/Berlin/Eisenbahn/index.html

Berliner Eisenbahngeschichte

Für alle, die nach dem Görlitzer Bahnhof noch etwas mehr über die Berliner Eisenbahngeschichte erfahren möchten.

■ Die Berliner Eisenbahngeschichte füllt problemlos zahlreiche Bücher. Aber wer in die Materie neu einsteigen möchte, findet hier eine erste Orientierung: Eine Übersichtskarte, auf der man einzelne Streckenteile anklicken kann, zeigt die unterschiedlichen Äste, deren Geschichte man anschließend detailliert nachlesen kann. Der Interessierte kann hier auch die Lage zahlreicher Industrie- und Nebenbahnen finden.

www.dlok.de

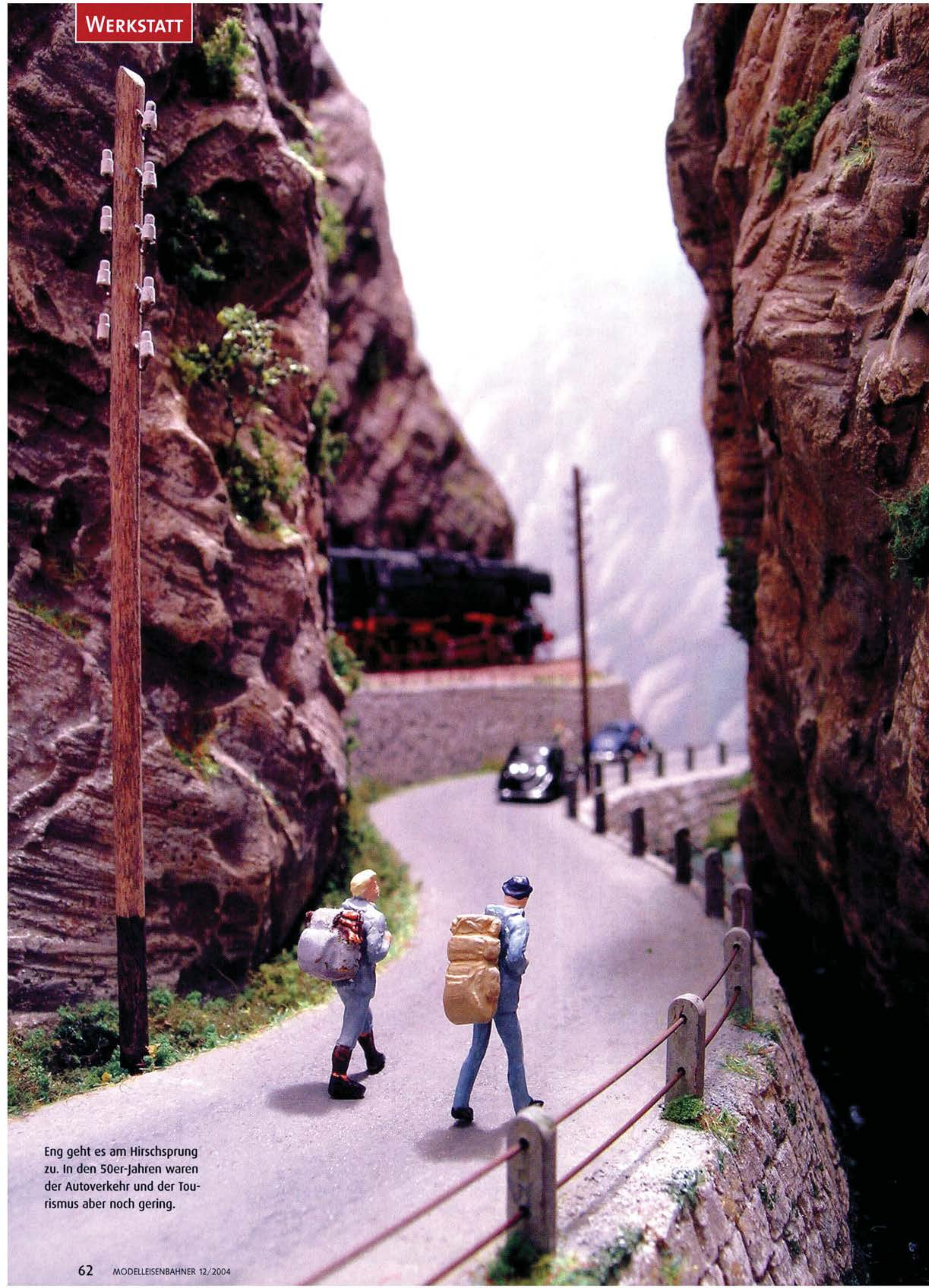
Schnittig

Die Dampflokseite von Andreas Schäfer vermittelt dem Laien viel Wissen über Aufbau und Funktion.

■ Dem Internet sei Dank, Seiten wie die hervorragend gestaltete von Andreas Schäfer zum Thema Dampflokomotive zeigen die Möglichkeiten und Vorteile des noch jungen Mediums. Ob ein Dampflokomotivlexikon, bei dem man per Mausklick zum gewünschten Stichwort gelangt, oder ein schematischer Lokaufbau, am Beispiel



der DB-Baureihe 66 sowohl von der Lokführer- als auch von der Heizerseite, der mit jedem Klick mehr Details freilegt – Schäfer hat sich sehr viel Mühe bei der Gestaltung gegeben. Wirklich lobenswert ist die Beschriftung der zahlreichen Schnittzeichnungen, deren Erläuterungen oftmals als Hyperlinks ausgeführt sind. Vor allem das Lexikon dürfte für viele, die schon immer einmal wissen wollten, wie eine Heusinger-Steuerung funktioniert oder was ein Voreilhebel ist, eine echte Bereicherung sein. Zudem findet man hier zu vielen Risszeichnunngen wichtiger Loks noch die zugehörigen technischen Daten.



Eng geht es am Hirschsprung zu. In den 50er-Jahren waren der Autoverkehr und der Tourismus aber noch gering.

HÖLLENZAUBER

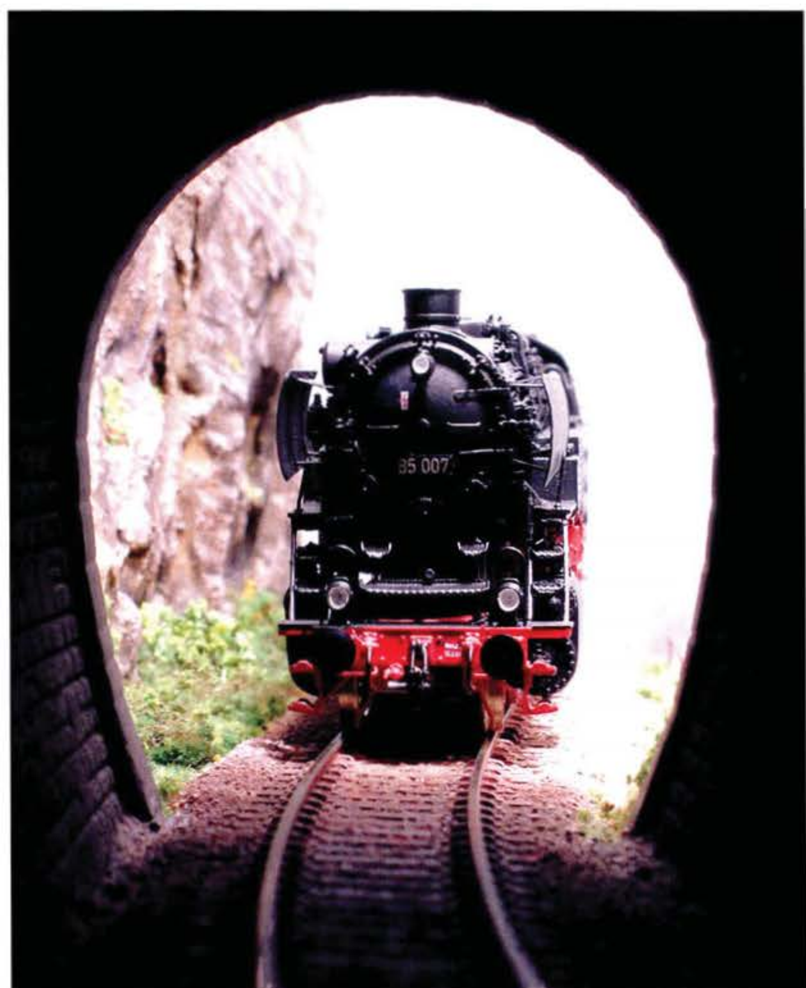
Manch finstere Sage rankt sich um die engste Stelle des Schwarzwälder Höllentals und liefert auch dem Modellbauer die nötige inspirative Energie, sich diesem faszinierenden Thema zuzuwenden.

Nach der wohl bekanntesten Sage wurde sogar ein Denkmal geweiht. Die Überlieferung berichtet von einem stolzen Zwölfender-Hirsch, der sich, vor seinen Jägern auf der Flucht, mit einem kühnen Sprung über die Schlucht gerettet haben soll. Anfangs hölzern, doch heute aus Bronzeguss, ziert nun schon seit Generationen eine Hirsch-Skulptur auf höchstem Felsenthron die Talenge, welche unter dem Namen Hirschsprung zum Touristenziel avancierte.

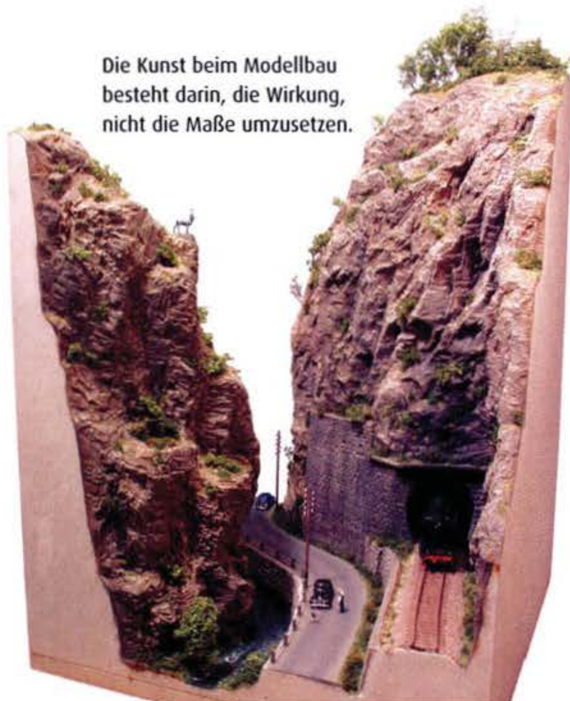
Die Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Freiburg und Neustadt im Schwarzwald im Jahre 1887 brachte zwar die Ausflügler in die Gegend, raubte dem Tal aber noch längst nicht seinen dunklen Zauber. Und dieser ist, trotz Schnellstraße und elektrischem Bahnverkehr, bis in die Gegenwart erhalten geblieben.

Diese Faszination in den Modellmaßstab 1:87 umzusetzen, war das Ziel des vorliegenden Dioramenprojekts. Erinnerungen an eine Führerstandsmitfahrt von Seebrugg nach Freiburg im Spätsommer des Jahres 1996 waren hierfür von ebenso großem Nutzen wie eine Recherche im Bereich der Fachliteratur. Vor allem letztere brachte den Verfasser sehr schnell von einer ursprünglich der Modell-Bahnstrecke zugedachten Elektrifizierung ab; zu sehr faszinierten die Aufnahmen aus der rustikalen Ära puren Dampfbetriebs. So präsentiert sich die Modellumsetzung an und für sich zwar im Vorbild-Zustand unmittelbar vor der Eröffnung des elektrischen Betriebes im Jahre 1935, wurde hier jedoch im Rahmen künstlerischer Freiheit in der Epoche III fotografisch inszeniert.

Dass die Grundfläche jenes Dioramas nur 40 x 40 Zentimeter misst, mag der geneigte Leser auf den ersten Blick sicherlich kaum fassen. Vor allem angesichts dessen wird schnell klar, dass das vorgestellte Schaustück nie und nimmer als maßstäbliche Modellnachbildung der Vorbildszenerie verstanden werden will, sondern vielmehr als subjektive Synthese mannigfaltiger Stimmungseindrücke aus dem Höllental.

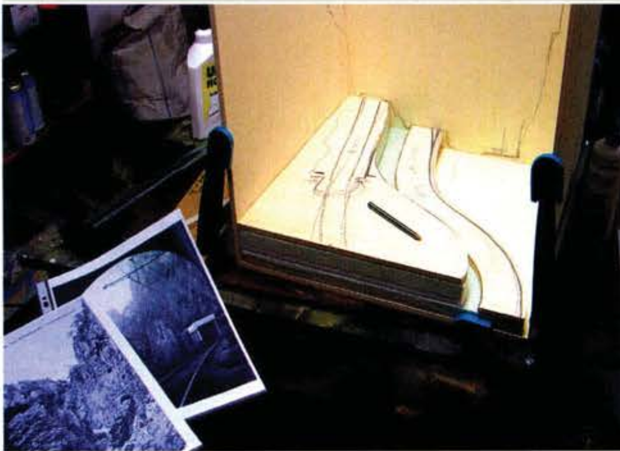


Im Original hätte der Fotograf jetzt ein Problem... . Die sachte Gleisüberhöhung belegt die vorbildnahe Gestaltung.



Die Kunst beim Modellbau besteht darin, die Wirkung, nicht die Maße umzusetzen.

Als Rahmen dient ein Kasten aus verleimtem, acht Millimeter starken Pappelsperrholz, welcher auf seiner Unterseite mit Holzleisten verstärkt wird. Aufgeschichtetes Hartschaum- und Styropormaterial bilden das Landschaftsfundament, →



Vorbildfotos dienen der Ermittlung des Landschaftsprofils, welches auf das Pappelsperrholz skizzenhaft übertragen wird. Zwecks Arbeitserleichterung bleibt der Kasten einseitig noch offen.



Zur Verklebung der Tunnelröhren-Konstruktion mit dem Untergrund genügt Holzleim. Spalte und Fugen werden mit Knaufs Fliesen-Superkleber verschlossen.



Die Überbauung der Tunnelröhre mittels Styropor und Styrodur: Gewisse Hohlräume dürfen bleiben.



Styroporarbeit beim Felsenbau: Der körnige Werkstoff erhält hier den Vorzug, da er erheblich weniger wiegt als das festere Styrodur.



Vorgravierte Bach-Einfassung und Glattstrich im Bereich der großen Stützmauer.

Gleis wie Straße ruhen auf Sperrholz. Die Tunnelröhre entsteht aus innen mit Heki-Dur-Mauerwerk ausgekleideter Plakatpappe und erhält mittels zurechtgeschnittener Hartschaumstücke ihre äußere Form. Sämtliche Komponenten lassen sich problemlos mit Weißleim verbinden.

Das Peco-Flexgleis beschreibt eine sanfte S-Kurve mit kurzer Zwischengerade und wird mit Bogenüberhöhungen versehen, welche sich durch vorsichtiges Unterschieben schmaler Kartonstreifen optimal einstellen lassen. Das Gleis kann verschraubt oder, wie im vorliegenden Fall geschehen, einfach mit Pattex-Kontaktkleber fixiert werden. Seine endgültige Stabilität erhält der Oberbau ohnehin erst durch den Gleisschotter nach dessen Fixierung mittels Weißleim-Wasser-Gemisch. Das vorherige Übernebeln mit einem Fließverbesserer, der aus Wasser, Mundspülung und ein wenig Geschirrspülmittel einfach selbst hergestellt werden kann, verhindert zuverlässig ein Wegschwimmen der kleinen Stein-



Opa und Enkel sind dem BMW entstiegen, um der monumentalen Geräuschkulisse der 85 auf Bergfahrt zu lauschen.

Hoch über der Szenerie thront das Denkmal des sagenhaften Geweihträgers.

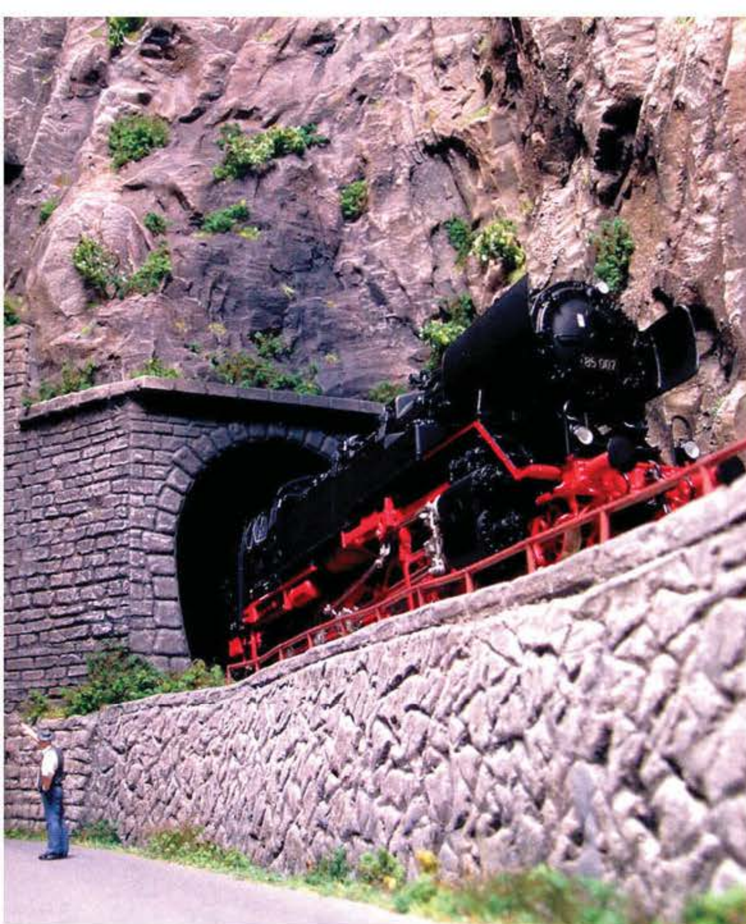




Mit ruhiger Hand, Augenmaß und Palettmesser werden die horizontalen Mauerfugen in den noch feuchten Gips gezogen.

Vormodellieren der Felsen mit zäh angerührtem Goldband-Fertigputzgips.







Eine wässrige Lasur aus schwarzer Plakafarbe schließt die Felsfarbgebung ab.



Das Granieren der Felsen.

Auf höchstem Felsenthron entsteht der Hirsch-Denkmalsockel aus Fliesen-Superkleber. Die angefeuchtete Palettmesser-Klinge leistet hierbei beste Dienste.

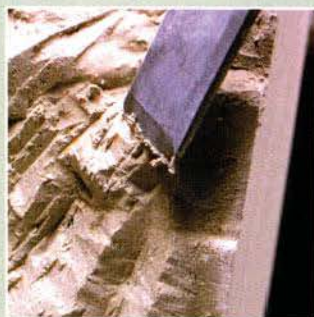


Anschließend kann die Zweitlasur aus transparenter Aquarellfarbe in einem Goldocker-Ton aufgebracht werden.



chen beim Auftragen des Leims mit der Pipette.

Mit Ausnahme des gekauften Kunststoff-Tunnelportals entstehen sämtliche Mauerstrukturen auf diesem Diorama von Hand. Auf festgetackertes und verleimtes Aluminium-Trägergewebe (auch als Fliegengitter bekannt) wird eine dicke Schicht Goldband-Fertigputzgipses im Glattstrich aufgetragen, was mit angefeuchteter Spachtelklinge problemlos gelingt. Ein sehr gutes Augenmaß und etwas Übung erfordert allerdings das Einziehen der horizontalen Mauerfugen mit einem Palettmesser in den noch weichen Gips. Dessen weitere Bearbeitung, so auch das Stechen sämtlicher Vertikalfugen mit Messerspitze oder Schraubendreherklinge, erfolgt im bereits abgebundenen, jedoch noch feuchten Zustand. Da gestalten sich die weniger Zeit raubenden Arbeiten an einer wilden Bruchsteinmauer, wie sie beispielsweise den Gleiskörper zur Straße hin abfängt, um ein Vielfaches entspannter. Die Einfärbung der gipsernen Mauern geschieht dann in →



Mittels verschiedener Stechbeitel wird frei nach Bildhauer-Manier eine vorbildorientiert wirkende Felsstruktur herausgearbeitet.



Das fertig eingegipste und modellierte Diorama muss vor seiner Farbbehandlung gut durchtrocknen.

Eine dunkle Grundlasur wird auf Felsen und Stützmauern mittels Pinsel aufgetragen; der Schwamm entfernt schnell und sicher Farbüberschüsse!



HINTERGRUNDGEMÄLDE

Kein Diorama, keine Anlage entfaltet ohne genau abgestimmte Hintergrundkulisse die volle Wirkung.

- Bildmaße: 60 x 80 cm
- Technik: Acryl auf Leinwand
- Inspiration: Original-Höllental, ferner historische Bühnenbild-Vorschläge für den Walkürenfelsen aus Richard Wagners „Ring des Nibelungen"
- Dank beschränkter Detailverliebtheit extrem kurze Entstehungszeit: 5 Stunden!
- Große Überwindung beim anschließenden Übernebeln des fertigen Bildes mit dünner weißer Farbe – diese bricht sämtliche Farben und die Szenerie rückt scheinbar in die Ferne.



Die Fertigstellung des Hintergrundgemäldes.

einem Arbeitsgang mit jener der Felsen.

Die genaue Vorgehensweise beim Felsenbau mit Goldband-Fertigputzgips wurde in der Januar-Ausgabe 2004 des MODELLEISENBAHNER geschildert. Die dort beschriebenen Techniken gelten auch für das recht dunkle Schwarzwald-Gestein, dessen farbliche Nuancen von rötlich bis Goldocker reichen. Nahezu schwarz scheinen Spalten und Poren der Felsen. Aussagekräftige Vorbild-Fotografien sollten bei der Farbgestaltung unbedingt in Griffweite liegen.

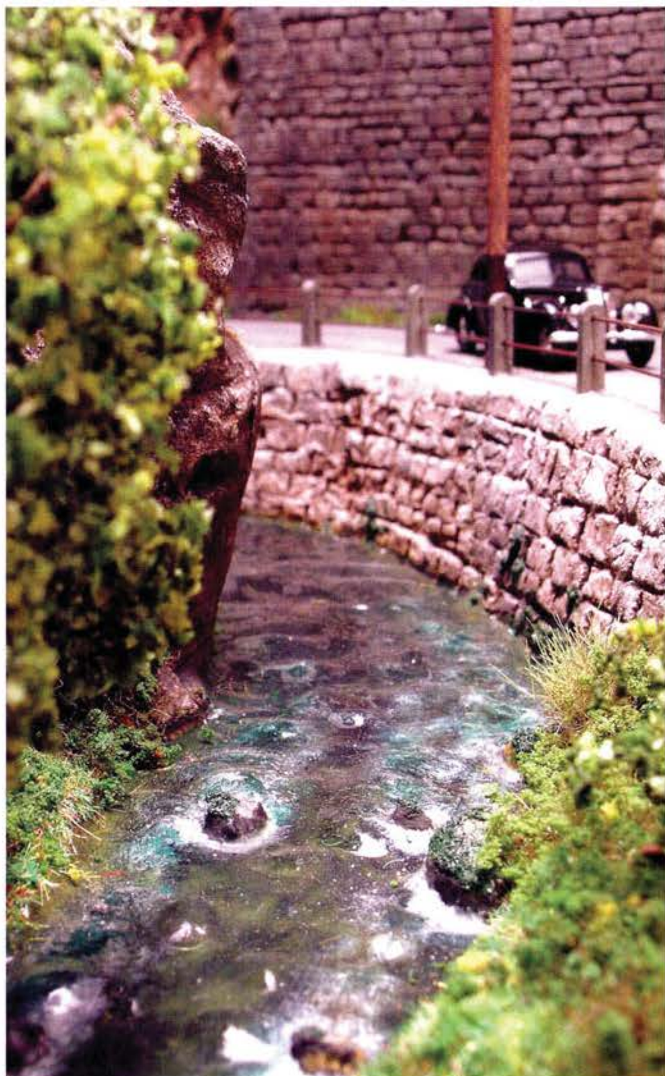
Eine nicht allzu gleichmäßige Lasur in mit Rotbraun abgemischtem dunklen Anthrazitgrau, die aber dennoch flächendeckend verlaufen sollte, geht sämtlichen Arbeiten voran. So dürfen einzelne Stellen, vor allen in Vertiefungen, reinen Gewissens sehr dunkel ausfallen, andere können etwas durchscheinender wirken. Ist die Grundlasur getrocknet, wird Aquarellfarbe aus der Tube zu einem leuchtenden Goldocker-Ton in reichlich Wasser angesetzt und anschließend mittels Schwamm als Transparentlasur aufgetragen. Diese ist später an den helleren Stellen viel deutlicher sichtbar als auf der dunklen Erstlasur, welcher sie nur einen wärmeren Grundton verleiht.

Nach vollständiger Durchtrocknung geschieht die Behandlung der Strukturen mittels eines hellen Beige- sowie Grautons in fachsprachlich so genannter Granulier- oder Graniertechnik: Hierzu wird mit nahezu trockenem, ausgewischtem Pinsel Farbe aufgebürstet, was feinste Gravuren ungemein hervorhebt. Eine Abschlusslasur mit stark mit Wasser verdünnter schwarzer Plakafarbe komplettiert eine glaubhafte Darstellung jener spezifischen Gesteinsformationen aus dem Hochschwarzwald.

Je näher die Fertigstellung eines Objekts in der bildenden Kunst rückt, desto weniger verzeiht selbiges irgendwelche Ausrutscher. Diese Regel gilt uneingeschränkt ebenso für den Modell- und Dioramenbau. Daher sollte man zum Abschluss stets das anfangs oft ungestüme Arbeitstempo erheblich drosseln und die eigene Vorgehensweise in zunehmendem Maße sensibilisieren. Auf diese Art und Weise ist frappierende Wirklichkeitsnähe sogar in verblüffend kurzer Zeit erreichbar: Zwischen erstem Planungsgedanken und der Fertigstellung dieses Schwarzwälder Dioramas inklusive Hintergrundgemälde lagen nur knapp drei Wochen – auch ohne Hölle und Zauberei. Wie man das Gewässer und die vielfältige Begrünung zaubert, schildert Teil zwei dieses Beitrags in einem der kommenden Hefte. *Michael Robert Gauß*



Auch aus der Nähe wirken die Felswände beiderseits des engen Tales vorbildgerecht.



Statt aus Gießharz besteht dieser Bach aus Gips, Farben und Firnis. Wie man das Gewässer gestaltet, steht im zweiten Teil.

Fotos: M. R. Gauß, Peter Roth

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?





















Was gehört wohin? Und welche Bedeutung haben sie? Die Geschichte der Signale ist fast so alt wie die der Eisenbahn. Signale regeln den Schienenverkehr. Ihre vorbildgerechte Aufstellung wertet jede Modellbahnanlage auf. Die erforderlichen Kenntnisse vermittelt Ihnen Heft 11 kompakt und kompetent.



Einmal mehr stehen Ihnen in exzellenten Fotos, herrlichen Beispielen vom Vorbild wie aus dem Modell- und Anlagenbau mit anschaulichen Beiträgen namhafte Fachleute mit Rat und Tat zur Seite.

Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, wieder rechtzeitig mit von der Partie zu sein!

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

12/04

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ *Bitte ankreuzen*

☐ Heft 1 ______ Anzahl
☐ Heft 2 ______ Anzahl
☐ Heft 3 ______ Anzahl
☐ Heft 4 ______ Anzahl
☐ Heft 5 ______ Anzahl
☐ Heft 6 ______ Anzahl
☐ Heft 7 ______ Anzahl
☐ Heft 8 ______ Anzahl
☐ Heft 9 ______ Anzahl
☐ Heft 10 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) | Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum | Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Führerstand 2: Die Hochspannungskupplung zum Messwagen bestimmt die Dachpartie; die Modellkupplung (unten) ersetzt die Kupplungsattrappe.

Versuchs-Lok

Ein Blickfang für jede Epoche-V-Anlage: In seinem heimischen H0-Ausbesserungswerk verwandelt Ralf Reinmuth eine lange 103 in die Messlok 750 003 des Forschungs- und Technologiezentrums Minden.

Ganz vorbildgerecht wäre es ja eigentlich, die H0-Mess- und -Versuchslok 750 003 aus einem Modell der 103 222 zu entwi-ckeln. Im eigenen Modellbahn-Aw kann aber jede Modell-103 als Basis dienen, vorausgesetzt, es handelt sich um ein Exemplar aus der langen Bauserie, die die Loknummern 103 216 bis 103 254 umfasst.

Aufmerksamen Modellbauern wird auffallen, dass die Beschriftung dem Zustand der Lokomotive direkt nach der Hauptuntersuchung im Jahre 1998 entspricht, die Pufferverkleidung aber erst zwei Jahre später erfolgte, als die Anschriften bereits geringfügige Änderungen erfahren hatten. Der Kompromiss ist im Falle des hier zugrundeliegenden Roco-Modells vertretbar, dürften doch die meisten den erheblichen zusätzlichen Aufwand für das Entfernen der Verkleidung scheuen.

Die Roco-Maschine, günstig auf einem Flohmarkt erstanden, wies einige äußere Mängel auf. Der gravierendste bestand in einem deutlichen Spalt zwischen Gehäuse und Rahmen, verursacht durch einen verzogenen Lokkasten.

Um aus dem betagten, gut 20 Jahre alten Modell der 103 230 die 750 003 entstehen zu lassen, beginnt man zunächst mit dem Zerlegen der Maschine. Neben der Positionierung der Bauteile ist die Lage des Führerstands 1 zu markieren, um ein Verdrehen beim späteren Zusammenbau auszuschließen. Der Aufbau mit der Grundplatte des Hauptschalters ist ebenfalls im Inneren zu kennzeichnen. Insgesamt ist der Aufbau durchaus benutzerfreundlich montiert: Dachhaube und Lüftergitter sind separat eingesetzt, was das spätere Lackieren erleichtert. Die Fenstereinsätze werden von innen nach außen gedrückt und herausgenommen, aber Vorsicht: Die Haltenasen brechen schnell!

Sind alle Bauteile demontiert, werden sie in Gruppen sortiert. Dabei leistet ein Sortimentskasten wertvolle Hilfe.

Im vorliegenden Fall war nun zunächst das verzogene Lokgehäuse zu korrigieren,

Zurüstteile

- Puffer, Roco # 88649 (4 x)
- Schlingerdämpfer, Roco # 110810 (4 x)
- Rangierertritte, Roco # 100595 (2 x)
- Zugstangenanlenkung, Roco # 110806 (2 x)
- Heizdose, Roco # 111006 (1 x)
- Bremsschläuche, Originalkupplung
- Scheibenwischer, Roco # 106555 (1 x)
- Zugbahnfunkantenne, Roco # 88030 (1 x)
- Stromabnehmer Führerstand 1, Roco # 85353 (1 x)
- Stromabnehmer Führerstand 2, Roco # 85343 (1 x)
- Befestigungsschrauben (2 x)
- Isolatoren, Roco # 109098 (3 x)
- Hauptschalter, Roco # 88006 (1 x)

was mit einem maßgeschneiderten, von innen ans Gehäuse geklebten Korsett aus 0,2 mm dickem Messingblech mit angelöteten Muttern am besten gelingt. Die Muttern sollten im Bereich der Aussparungen im Rahmen für die Spurkränze liegen. Für die Verbindung von Korsett und Kunststoffgehäuse empfiehlt sich Klebstoff von Ruderer. Er verklebt Messing und Kunststoff in ausreichender Festigkeit und ist in Bastelgeschäften erhältlich. Zur besseren Haftung ist neben gründlichem Entfetten ein Aufrauen des Messingblechs sinnvoll.

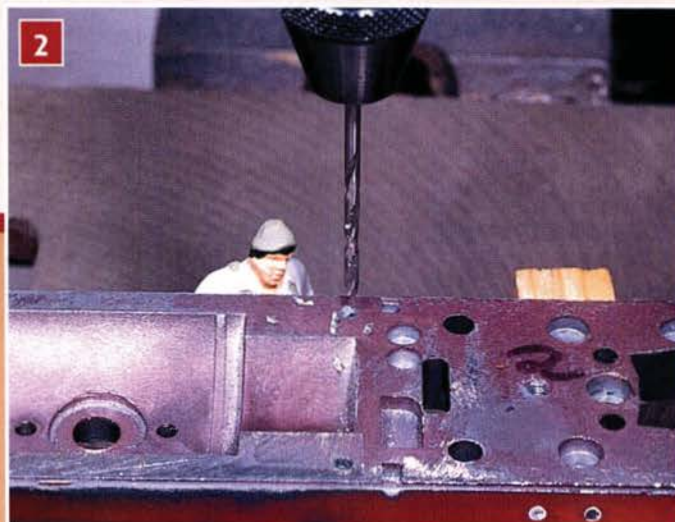
Die Blechunterkante darf keinesfalls über die abgesetzte Kante an der Innenseite des Gehäuses hinausstehen, sonst lässt sich letzteres nicht mehr spaltfrei auf den Rahmen setzen. Zum sicheren Verkleben pressen Modellklemmen das Blech ans Gehäuse. Balsaholz an der Außenseite des Gehäuses hilft beim Vermeiden von Druckstellen und Beschädigungen. Nach dem Trocknen sind etwaige Klebereste im Innern zu entfernen, denn den Freiraum für Motor und sonstiges Innenleben beschneidet das Blechkorsett ohnehin schon erheblich.

Zum Anzeichnen der Bohrlöcher im Rahmen wird das Gehäuse aufgesetzt. Die angelöteten Muttern geben die Bohrlochplatzierung vor. Ein eingefärbter Draht, von oben eingeführt, hilft bei der Markierung. Mit der Standbohrmaschine setzt man die Schraubenlöcher, Durchmesser 1,6 mm. Die Vertiefungen für die Schraubenköpfe fräst man von unten ein. Sie sind erforderlich, damit letztere nicht mit den Radsätzen kollidieren.

Für die Platine ist hier nun eigentlich kein Platz mehr. Ausfräsen im Bereich der Muttern und Kabelbrücken an den entstandenen Kontaktlücken sorgen für Abhilfe.

Ist der Spalt zwischen Gehäuse und Rahmen verschwunden, hat das probeweise Verschrauben den Beweis erbracht, löst man die Verbindung wieder, um sodann den metallenen Lokrahmen zu entlacken. Dies geschieht am besten mit Aceton, →


1 Erster Schritt: Das Haltekorsett aus Messingblech wird zugeschnitten.


2 An der Ständerbohrmaschine setzt man die Löcher für die Schrauben.


3 Mach mal Pause: Derweil zeigt der Lack unter Acetoneinfluss Wirkung.


4 Rohzustand: Der Aufbau des Modells beginnt mit dem Schürzenabbau.



5 Mit Spachtelmasse und Schleifpapier gleicht man Unebenheiten aus.


6 Die Halterungen des nicht mehr benötigten Senkantriebs entfernt man.

aber Achtung: Das Lösungsmittel darf keinesfalls mit Kunststoffteilen in Berührung kommen, zerstört es diese doch! Nach zirka einstündigem Einwirken kann der Lack mit einem Borstenpinsel entfernt werden.

Die Zwischenzeit nutzt man zum Vorbearbeiten des Gehäuses. Das erhabene Lokschild und die Scheibenwischeransätze werden schon mal abgeschliffen. Wer weitere Verbesserungen vornehmen will, kann die Formtrennkanten und die angespritzten Griffstangen, die durch feinen Draht ersetzt werden, abschleifen.

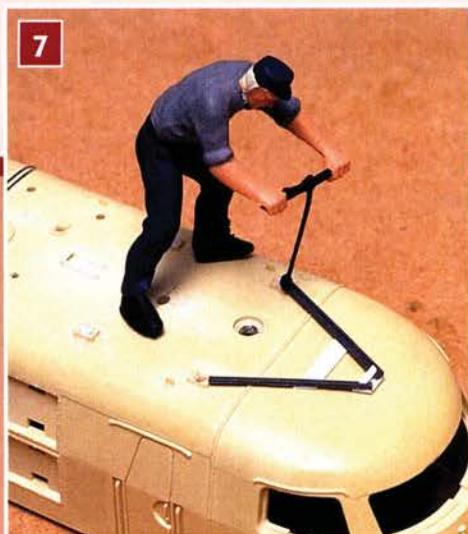
An hernach zu lackierenden Flächen empfiehlt sich die Verwendung von Nass-Schleifpapier. Dieses wird mit doppelseitigem Klebeband auf einem Stück Balsa oder Hartholz befestigt, fertig ist die Sandpapierfeile. Das Sandpapier wird mit verschieden feinen Reibflächen verwandt, beginnend mit 600er- über 800er- bis zur 1000er-Körnung. So erhält man eine glatte Oberfläche.

Weiter geht's mit dem Gussrahmen. An ihm entfernt man die Schürzen unterhalb der Pufferbohle. Sie werden mit einer feinen Eisensäge so abgetrennt, dass ein Rest von etwa 0,5 mm Höhe am Rahmen verbleibt. Dieser Schürzenrest wird mit einer Feile bis auf die Rahmenhöhe abgeschliffen. Die angegossenen Kupplungsattrappen werden ebenfalls abgefeilt und später durch Zurüstteile ersetzt.

Feine Risse und Unebenheiten im Gussrahmen werden verspachtelt. Dazu verrührt man Füllspachtel und Nitroverdünnung zu einer pastös-flüssigen Masse, die mit einem Pinsel aufgetragen und nach dem Trocknen verschliffen wird.

Erheblichen Umfang haben die Detaillierungsarbeiten am Lokgehäuse. Erst auf den zweiten und dritten Blick offenbart die Messlok nämlich diverse Umbauten, die sie von der Serien-103 unterscheiden. Die Zeichnungen (Seite 71) und die Zurüstteileliste (Seite 69) geben da Hilfestellung.

Im Einzelnen sind die nachfolgend kurz beschriebenen Arbeiten am Lokgehäuse auszuführen. Wie erwähnt sind DB-Schild und Scheibenwischeransätze wegzuschleifen: Sie werden durch Zurüstteile ersetzt. Die Isolatoren der Hochspannungsleitung werden entfernt, ihre Aufnahmelöcher verschlossen. Die Aufnahmen der Stromabnehmersenkantriebe werden weggeschnitten, die Ansätze verspachtelt. Als Ersatz die-


7

Modellwerker Siegfried Schraub befestigt das Kunststoffprofil für die Aufnahme des Isolators.



8

Nach der Grundierung folgt der Sprühauftrag für den roten Zierstreifen an der Lokfront.



9

Rahmenbedingung: Abdecklack verhindert an Erhebungen das Unterlaufen der Trennkante.


10

Ansichtssache: Der fertige Lokrahmen präsentiert sich mit ausgefräster und neu verkabelter Platine.


11

Vom Führerstand 1 (hinten) mit dem Hauptschalter weicht die Dachpartie des Führerstands 2 deutlich ab.



12

Mittels Kupferlitze wird die drahtige Hochspannungskupplunghalterung, geschlungen um die obere Lampe des Dreilichtspitzensignals, nachgebildet.

Fotos: Reinmuth

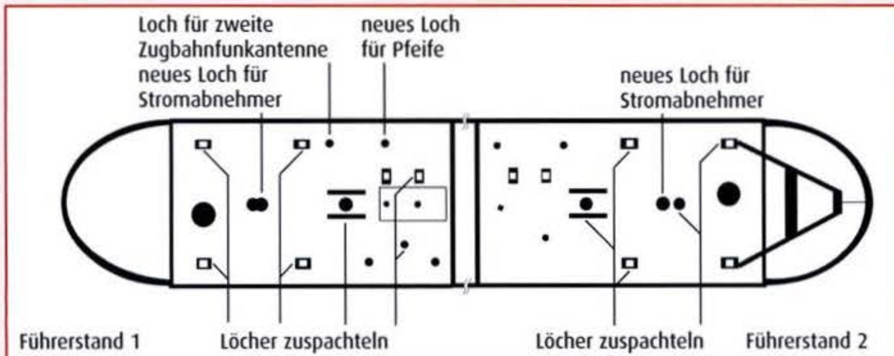

13

Die Detailansicht zeigt die Dachausrüstung samt Hochspannungsüberleitung zum Messwaggon.


14

Dachpartie hinter dem Führerstand 1 mit versetzter Lokpfeife, Zugbahnfunkantenne und Hauptschalter.





Zeichnungen: Michael Sauer

nen eigenhändig zugeschnittene Kunststoffstreifen (5,5 x 0,3 x 0,5 mm).

Die Pfeife über dem Führerstand 1 wird auf die rechte Dachseite versetzt; das alte Loch verspachtelt man. Die zweite Zugbahnfunkantenne ist in das zuvor gebohrte Loch einzusetzen. Die Aufnahmeplattenlöcher der bisherigen Stromabnehmer sind zuzuspachteln, nur das Loch über dem Führerstand 2 auf der Lokführerseite bleibt offen. Das Loch der Stromabnehmerbefestigung über dem Führerstand 2 ist zu schließen, während sein Pendant über dem Führerstand 1 um zirka einen halben Lochdurchmesser zur Dachmitte hin zu verset-

Aufs Dach geschaut: Zurüstteile und Eigenbau ersetzen Serienfertigung

zen ist. Aus 0,3 mm dickem Kunststoff stellt man die neuen Grundplatten (2,9 x 2,0 mm) her, auf denen die neuen Isolatoren, ihres Haltestifts beraubt, aufgeklebt werden.

Beim Stromabnehmer des Führerstands 2, für den ein neues Befestigungsloch zu bohren ist, lackiert man Rahmen und Unterschere silbern. Wer möchte, kann auch die Hochspannungsleitung durch eine feinere Ausführung ersetzen. Außerdem sind Halter für die Hochspannungsverbindung anzufertigen und aufzukleben. Sie entstehen aus Kunststoff-L-Profilen (0,7 x 1,0 x 18 mm) und werden zu einem Dreieck mit offener Grundseite und gekappter Spitze ergänzt. An letztere klebt man von unten eine 2 mm breite und drei mm lange Platte aus 0,3 mm dickem Kunststoff. Im Abstand von 5 mm wird das nachgebildete Befestigungsbrett, ebenfalls aus 0,3-mm-Kunststoff (10,5 x 2,5 mm) eingesetzt. Etwaige Überstände sind bei beiden Plättchen entlang der Profilaußenkanten zu kappen. In der Spitze der Konstruktion ist nun noch die Kunststoffaufnahme (2,5x1,0x0,3 mm) für den Isolator zu fixieren. Der Hauptschalter sollte durch ein detaillierteres Nachrüstteil ersetzt werden.

Nun fehlen nur noch die Hochspannungskupplung und neue Dachleitungen. Die Hochspannungskupplung, mit deren Hilfe die Verbindung zum Messwagen sichergestellt wird, fertigt man aus 0,4 mm dickem, 18 mm langen Draht, in Blitzform gebogen nach 8 mm mit einer Höhendifferenz von 1,5 mm. 4 mm vor der Biegung ist unter dem Draht der Isolator zu platzieren.

Für die Dachleitungen verwendet man ebenfalls 0,4-mm-Draht, während die Kabelverbindungen aus 0,2-mm-Messingdraht gebogen werden. Aus Kupferlitze entsteht die um die obere Lampe des Dreilichtspitzensignals zu schlingende Halterung der Hochspannungskupplung.

Die Arbeiten am Fahrwerk ergeben sich aus der Zurüstteileliste. Die Halterung zum Aufwickeln der Messkabel aus 0,3-mm-Draht fertigt man aus einem Messing-L-Profil (1,0 x 1,0 x 7,0 mm), in das bei 3,5 mm ein Loch mit 0,2 mm Durchmesser gebohrt wird. Aus 0,2-mm-Federstahldraht biegt man die Haltekrallen.

Zum stimmigen Gesamteindruck gehört natürlich auch die passende Farbgebung und Beschriftung (siehe Zeichnung oben). Die Lackierung erfolgt mit der Airbrushausrüstung und Lacken, zum Beispiel von Weinert. Der Lokrahmen wird zunächst ganzflächig purpurrot (RAL 3004) lackiert. Nach dem Abkleben der oberen Hälfte erhalten untere Rahmenhälfte und Unterseite einen Farbauftrag in Schwarzgrau (RAL 7021). Beide Lackflächen trennt eine beige Zierlinie. Betriebe für Werbegrafik und Beschriftungen liefern hauchdünne Kunststofffolien in allen erdenklichen Farben. Im vorliegenden Fall kam eine solche, 0,35 mm breit, zum Einsatz. Wer lieber alles lackiert, muss selbstverständlich mit der Zierlinie beginnen und sie dann abkleben. Das Gehäuse wird beige lackiert (RAL 1014) und mit etwas Beige (RAL 1001) aufgehellt.

Ist alles gut durchgetrocknet, gibt die Beschriftung der Mess- und Versuchslok den letzten Schliff. Für Aufreibebeschriftungen ist Kuswa-Modellbau (Gartenstr. 12, 34513 Waldeck) eine gute Adresse.

Nach dem Zusammenbau gehören Versuchs- und Messfahrten auf der Modellbahn ins Pflichtenheft! *Ralf Reinmuth/hc*

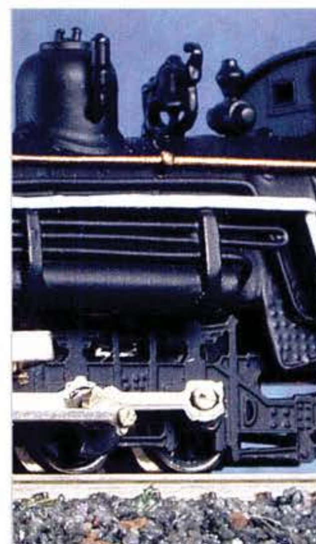
Werkzeug- und Materialliste

- Ständerbohrmaschine
- Airbrushausrüstung
- Minibohrmaschine mit flexibler Welle
- Bohrfäser, Kegelfräser, Flachfräser
- Feilkloben
- Stiftenklöbchen
- Bohrer verschiedener Durchmesser
- Nadelfeilen, flach und rund
- Reibahlen diverser Durchmesser
- Künstlerspatel fein
- Stahllineal
- Messschieber
- Reißnadel
- Spitzer Bleistift
- Feiner Faserschreiber
- Lupe
- Sandpapierfeilen
- Spitze Pinzetten, gebogen und gerade
- Kreuzklemmpinzetten
- Modellleimzwingen
- Feine Eisensäge
- Diverse Messer und Skalpelle
- Pinsel 10/0, 5/0, 0, 1
- Zahnstocher
- Wattestäbchen

- Abdecklack
- Abklebeband
- Klares Klebeband
- Diverse Lacke und Verdünner
- Kunststoffkleber
- Spachtelmasse
- Draht verschiedener Stärke
- Messingblech 0,2 mm
- Polystyrolplatten
- Gewindeschrauben, Muttern, Unterlegscheiben M 1,4



Besonders filigran wirkt der aus Metall gefertigte Aussichtswagen, der sogar mit Sitzbänken ausgerüstet ist.


Die ganz aus Metall gefertigte K-28 weist einen sehr filigranen Außenrahmen auf.

Für eine Nn3-Anlage braucht man wenig Platz, da die Züge auf 6,5-Millimeter-Gleis rollen.

Little Rio Grande

Trotz der wenig bekannten Baugröße Nn3 hat der Aspenmodel-Kunde reichlich Wahlmöglichkeiten. Er kann sich zwischen fünf Dampfloks, einer Diesellok und den urigen Galloping Goose genannten Fahrzeugen entscheiden. Daneben werden diverse Waggons offeriert.

Die deutsche Aspenmodel GmbH, PF 10 13 31, 40008 Düsseldorf, Tel. 0211/1711618, www.aspenmodel.com, stellte eine Außenrahmendampflok der Baureihe K-28 der Denver & Rio Grande Western (D&RGW) zur Verfügung. Für den Kunden ist es praktisch, dass die beim Vorbild auf Meterspur verkehrenden Fahrzeuge im Modell auf Z-Gleisen fahren. Der richtige Schmalspur-Look kommt natürlich erst bei der Verlegung von Nn3-Gleisen auf, die es auch bei Aspenmodel gibt.

Die Modelle werden in einer Holzschatulle geliefert, die das Logo von Westmodel trägt. Der Kleinserien-Hersteller zeichnet für Messing-Gehäuse verantwortlich. An der lok fallen zunächst die gelungenen Proportionen mit freistehend ausgeführten Leitungen und Griffstangen auf. Auch die für den Maßstab recht zierlich ausgefallene Steuerung weiß zu überzeugen. Besonders fein geriet der sorgfältig gravierte und vielfach durchbrochene Rahmen. Da wundert es auch nicht, dass die Armaturen im vollständig eingerichteten Führerstand farblich abgesetzt sind. Andererseits darf man solche Details angesichts des nicht eben niedrigen Preises auch erwarten. Auf eine funktionsfähige Beleuchtung muss der Käufer verzichten. Nun erhebt sich die spannende Frage, wie die K-28 denn fährt? Die Konstruktion der Mechanik lag in den Händen der für feine Antriebe bekannten Firma Euromodell F.P.

Auf einen Blick

PRO Messing-Modell; feine Detaillierung; robuste Details; hervorragende Fahreigenschaften; große Laufruhe

KONTRA Zugkraft in Steigung

PREIS Fertigmodell 890 Euro

URTEILE ◼ ◼ ◼ ◼

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die aus geätztem Messing bestehenden Waggons verbinden sichere Laufeigenschaften mit feiner Detaillierung.



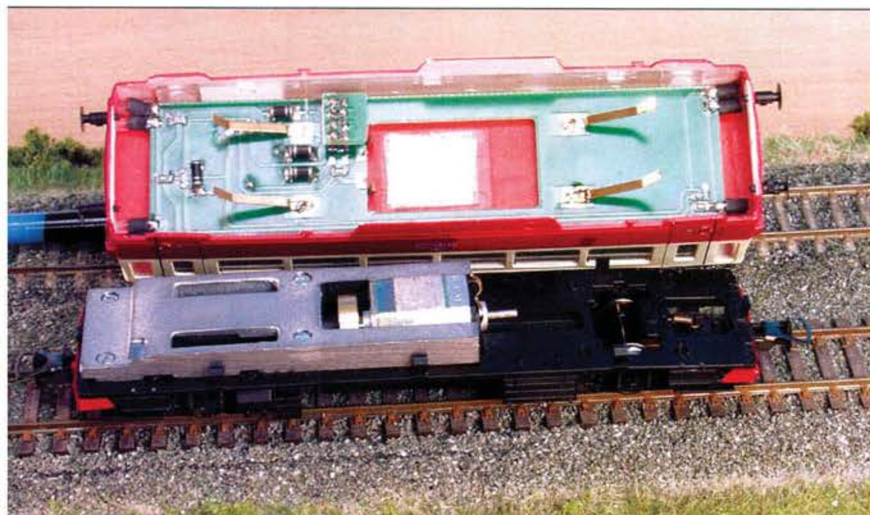
Den feinen Schmalspur-Zug der Denver & Rio Grande Western offeriert Aspenmodel in N.

Die an ein hochwertiges Kleinserienmodell geknüpften Erwartungen werden nicht enttäuscht. Faulhaber-Motor und Antrieb sitzen in der Lokomotive, wobei alle Treibachsen über Zahnräder miteinander verbunden sind. Nahezu geräuschlos setzt sich die Mikado (Achsfolge 1'D1') bei 1,2 Volt mit umgerechnet fünf km/h in Bewegung. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 12 Volt mit 66 km/h sogar innerhalb der NEM-Norm. Die Laufruhe würde mancher H0-Lok zur Ehre gereichen. Von den 69 Gramm Gesamtgewicht entfallen 49 auf die Lok. In der Ebene zieht die Mini-Mikado immerhin 13 Vierachser. Wegen der geringen Reibungslast befördert die Maschine in Steigungen nur kurze Züge. Die kleine Schwungscheibe hilft der Lok über kurze stromlose Abschnitte hinweg. Die Stromabnahme erfolgt von den vier Treibachsen. Gut gefüllt sollte Modellbahners Geldbörse sein, schließlich sind für die K-28 knapp 890 Euro an Aspenmodel zu überweisen. Für sein Geld erhält der Käufer ein fein detailliertes Messing-Modell mit exzellenten Fahreigenschaften. Die ebenfalls aus Messing gefertigten Waggons schlagen mit je 160 Euro zu Buche. Bausätze kosten 610 (Lok) und 115 Euro (Waggons).

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 66 km/h
- V/max Vorbild (45 km/h) bei 9,5 Volt
- Auslauf aus V/max 13 mm
- Auslauf aus 45 km/h 4 mm
- Anfahren (1,2 V) 5 km/h
- Kriechen (1,2 V) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 13 Vierachser
- Zugkraft Steigung 3% 5 Vierachser
- Zugkraft Steigung 8% 1 Vierachser



Der Antrieb ist so flach wie möglich ausgeführt, er erfolgt auf eine Achse (li.).

Ab 1975 ließ die ČSD Leichttriebwagen bauen. Bramos aus Tschechien hat eine Nachbildung für H0 im Angebot.

Brotbüchse

Die Waggonfabrik im tschechischen Studenka baute seit 1975 (zwei Prototypen wurden 1973 vorgestellt) eine Familie leichter Nahverkehrstriebwagen nebst passenden Beiwagen, die bei der ČSD und der ungarischen MÁV zum Einsatz kamen und bis heute im Einsatz sind. Die Triebwagen haben Einfachsteuerung, Steuerwagen gab es nicht; wenn nicht ein Triebwagen solo fuhr oder die Garnituren vorn und hinten mit einem Tw liefen, musste und muss umgesetzt werden. Die tschechische ČD ließ jüngst einige Fahrzeuge innerlich und äußerlich modernisieren („Esmeralda").

Schon 2003 stellte Bramos aus dem tschechischen Brandys ein H0-Modell dieser erfolgreichen Triebwagenreihe vor. Dieses ist über die Sebnitzer Modellbahnmanufaktur nun in Deutschland erhältlich.

Die Redaktion erhielt den M 152 der ČSD (Epoche IV) mit passendem Beiwagen Blm zur Probefahrt. Die unspektakuläre, aber chachakteristische Form der Fahrzeuge ist sehr gut getroffen, und daraus leitet sich auch deren Spitzname ab: Brotbüchse. Der Maßstab 1:87 wurde exakt eingehalten. Die großen Front- und Seitenscheiben sind erfreulich klar und glatt und ermöglichen einen freien Blick in den Innenraum. Auch Bedruckung und Beschriftung haben, trotz Kleinserienproduktion, die heute bei Modellfahrzeugen übliche Qualität.

Der Strom wird über beide Radsätze abgenommen. Der Antrieb erfolgt wie beim Vorbild auf eine Achse. Haftreifen gibt es nicht. Bei unsauber verlegten Gleisen gibt es bei niedrigen Spannungen Probleme, die sich in ruckender Fahrweise äußern. Der Triebwagen hat je nach Fahrtrichtung wechselndes Spitzen- und Schlussignal. Schade ist, dass der Beiwagen ohne Beleuchtung ist.

Die Inneneinrichtung ist vereinfacht dargestellt; ein Kunststoffteil deckt Motor und Platine des Chassis ab. Auch der Beiwagen erhielt die vereinfachte Inneneinrichtung.

Der Modelltriebwagen fährt bei 2,5 Volt mit umgerechnet 8 km/h an, erreicht bei etwas über 7 Volt seine Vorbildhöchstgeschwindigkeit (80 km/h) und eilt bei 12 Volt mit etwas zu fixen 147 km/h (NEM erlaubt 112 km/h) über die Gleise. Das dabei entstehende Fahrgeräusch ist nicht unangenehm; es mahnt eher vor allzu schneller Raserei.

Aufgrund des Antriebskonzeptes und nur 134 Gramm Eigengewicht ist die Zugkraft begrenzt. Beim Vorbild darf ein Triebwagen maximal zwei Beiwagen ziehen. Im Modell funktioniert das in der Ebene, bei 8 Prozent Steigung reicht die Zugkraft gerade mal für einen Beiwagen. An das Innenleben gelangt man, indem das Gehäuse vorsichtig vom Fahrwerk abgespreizt und nach oben abgezogen wird. Die Platine ist mit dem Gehäuse verbunden. Eine Digitalisierung ist möglich, das Fahrzeug hat eine Schnittstelle nach NEM 652.

Die Modelle des M 152 und Blm können über den Fachhandel oder die Modell-Manufaktur (Lange Straße 58, 01855 Sebnitz, Tel. 035971 - 53515) bezogen werden. Der Triebwagen kostet etwa 170 Euro, der Beiwagen 65 Euro.

Henning Bösherz

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 147 km/h
- V/max Vorbild (80 km/h) bei 7 Volt
- Anfahren: 2,5 Volt; 8 km/h
- Kriechen: 2,3 Volt; 5 km/h
- Auslauf aus 12 Volt: 91 mm
- Auslauf aus V/max Vorbild: 29 mm

Auf einen Blick

PRO Typisches osteuropäisches Vorbild; gut getroffener Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Druckqualität; Schnittstelle nach NEM 652

KONTRA Vereinfachte Inneneinrichtung; Beiwagen ohne Beleuchtung; geringe Zugkraft

PREIS 170 (Tw)/ 65 (Bw) Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Auf vielen Nebenstrecken in Tschechien, der Slowakei und Ungarn waren und sind solche Triebwagen im Einsatz, hier die ČSD-Version in 1:87.

Bahndienstfahrzeuge gehören auch auf TT-Anlagen, meint Steffen Conrad und fertigt einen Epoche-II-Klv 05 als Messing-Modell.

Bahnmeisters Bus

Damit die Arbeiter direkt zur Baustelle gelangten oder um Erkundungsfahrten durchzuführen, hielten Bahnmeistereien kleine Nebenfahrzeuge vor.

Eines davon war der Klv 05, den Steffen Conrad als Vorbild für sein TT-Modell wählte. Das Vorbild wurde in mehr als 100 Exemplaren gebaut. Conrad wählte ein in den 30er-Jahren im thüringischen Neudietendorf stationiertes Vorbild. Nicht mit Puffern ausgestattet, erhielt das Vorbild nach diversen Kollisionen Stoßstangen. Das aus geätzem Messing bestehende Modell dagegen ist robust genug für den Anlagenbetrieb. Einzig die nur angeklebten Griffstangen sollten besser in Löchern stecken. Steffen Conrad versprach Abhilfe. Dass Fahrzeuge nach Unfällen zeitweise keine Anschriften aufwiesen, ist durch Fotos dokumentiert. Durch die relativ geringe Materialstärke war es nicht notwendig, die Fenster ins Gehäuse einzulassen. Da trotz der Verglasung kaum Licht ins Fahrzeuginnere dringt, fällt der Verzicht auf eine Inneneinrichtung nicht auf. Nicht verzichtet hat Steffen Conrad auf einen soliden Antrieb. Dieser stammt von Pmt und verhilft dem Kleinwagen zu sehr guten Fahreigenschaften. So setzt sich der 56 Gramm schwere Klv bereits bei 2 Volt mit 9 km/h in Bewegung. Bei 12 Volt erreicht der Zweiachser flotte 141 km/h. Im gesamten Geschwindigkeitsbereich ist das Geräusch dezent.

Da es bei der Vielzahl der beim Vorbild vorkommenden Umbauten auch solche mit Anhängerkupplung gegeben hat, ist auch die Zugkraft von Interesse. Auf der Acht-Prozent-Steilrampe wäre der Klv sogar in der Lage, zwei vierachsige Reisezugwagen zu befördern.

Der nette Kleinwagen ist eine Bereicherung für die TT-Anlage. Die Fahreigenschaften des Klv 05 sind so gut, dass man ihn gerne auch auf die Strecke lässt. Für ein Kleinserien-Fertigmodell ist ein Preis von 185 Euro moderat. Info: Modellbau Steffen Conrad, Jakobstr. 1, 09130 Chemnitz, Tel./Fax (0371) 4445806, Mobil (0162) 7804356. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Solide Messing-Ausführung; saubere Lackierung; vorbildgerechte Details; Fahreigenschaften; leiser Lauf; moderater Preis

KONTRA Griffstangen nur angeklebt

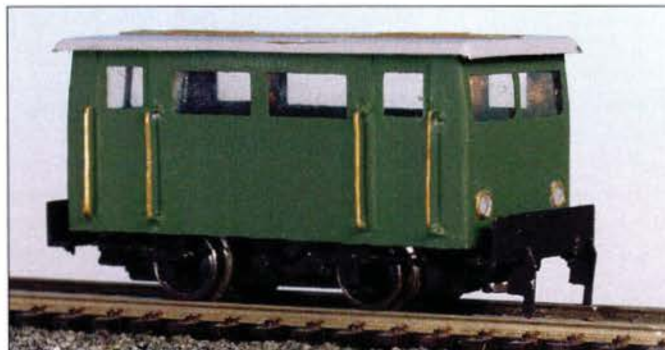
PREIS 185 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 141 km/h
- V/max Vorbild (50 km/h) bei 5 Volt
- Auslauf aus V/max 40 mm
- Auslauf aus 50 km/h 3,5 mm
- Anfahren (2 V) 9 km/h
- Kriechen (1,8 V) 6 km/h


Steffen Conrads Klv 05 darf dank sehr guter Fahreigenschaften auch auf Streckenfahrt gehen.

Digitale Startsets stehen hoch im Kurs. Roco wendet sich mit der V 200-Packung in H0 an anspruchsvolle Kunden.

Luxus-Starter

Die beliebteste Epoche bei den Modellbahnern ist derzeit die Epoche III. Wiedereinsteiger ins Hobby stellen hohe Ansprüche an die Qualität der Produkte. Darum packt Roco die Vorserien-V 200 und drei ebenfalls neue Silberlinge in ein Digital-Startset.

Der Lok und einem Waggon verpassten die Österreicher einen Sounddecoder, wobei im Waggon nur das Zuschlagen der Tür und ein Abfahrtspfiff ertönt. Die V 200 verbreitet naturgetreu wirkende Originalmotorgeräusche und ein Pfeifsignal. Ein ausführlicher Test der analogen Lok findet sich im Juni-Heft des MODELLEISENBAHNER. Eine renovierte Lokmaus R3 dient als Befehlszentrale. Die schicke Maus kann allerdings nicht mehr als die bekannte Lokmaus 2, erhielt aber einen größeren Drehknopf. Letzterer hat leider eine glatte und darum wenig griffige Außenhaut. Der 50-VA-Transformator eignet sich auch zum Betreiben größerer Anlagen. Die Gleisanlage befriedigt allerdings nur Minimalisten. Mehr als ein Oval gestehen die Halleiner dem Käufer jedenfalls nicht zu. Liebe Firma Roco, in den 60er-Jahren hatte ein Bahnhof noch mindestens ein Ausweichgleis. Die Silberlinge gefallen durch die maßstäbliche Ausführung, eine mehrfarbige Inneneinrichtung und die serienmäßige, aber nicht abschaltbare Beleuchtung. Das kniffelige Pfauenaugenmuster gelang gut, erst wenn man die Waggons direkt zum Auge führt, fällt die vereinfachte Darstellung auf. Dass die Zweite-Klasse-Wagen verschiedene Nummern tragen, versteht sich von selbst.



Die Detaillierung der Silberlinge erfüllt die hoch gesteckten Erwartungen.

Rocos dem Platin-Sortiment zugeordnetes Startset eignet sich für Neu- und Wiedereinsteiger. Die Zuggarnitur wird dem hohen Anspruch voll gerecht. Wünschenswert wäre allerdings, dass man dem Set eine oder zwei Weichen beigibt, um Ausweich- oder Abstellgleise zu bauen. Ein Preis von 420 Euro scheint auf den ersten Blick recht happig, wenn man den Setpreis jedoch mit den Einzelkosten vergleicht, ergibt sich ein Vorteil für die Packung von mehr als 150 Euro. Diese sollte man unbedingt in Weichen und Gleise investieren. Dann ist der Start rundum gelungen. *Jochen Frickel*



Die V 200 und die beiden Sounds des Silberlings werden von der schicken Lokmaus R3 gesteuert.

Fahrwerte digital

- V/max in Fs. 28 191 km/h
- V/max Vorbild (140 km/h) in Fs. 22
- Auslauf aus V/max 222 mm
- Auslauf aus 140 km/h 138 mm
- Anfahren (Fs. 1) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 151 g
- Zugkraft Steigung 3% 135 g
- Zugkraft Steigung 8% 109 g

Auf einen Blick

PRO Hochwertige Fahrzeuge; überzeugender Sound; Wagen mit Innenbeleuchtung; leistungsfähiger Trafo

KONTRA Keine Weichen; Glatter Drehregler an der Lokmaus

PREIS Etwa 420 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Nohabs Anhang: In der typischen Epoche-IVa-Lackierung fuhren die Vorbilder bis etwa 1980.

Innere Angelegenheit

Fuggerth bietet ungarische H0-Reisezugwagen für den Binnenverkehr an.

So, nun haben Sie Rocos neue ungarische M61 gekauft und wissen nicht, wo sie passende Personenwagen herbekommen? Der ungarische Kleinserienhersteller Fuggerth hilft Ihnen. Er liefert eine Reihe typischer, auch heute noch verkehrender Inlandsreisezugwagen. Die ungarische Epochen-Einteilung unterscheidet sich von der in Westeuropa gebräuchlichen. Die Epoche IVa reicht bis zum Jahr 1980, seither lebt man in der Epoche IVb. Als die M61 zwischen 1978 und 1980 ihr rotes gegen ein orangefarbenes Farbkleid tauschten, änderten die MÁV den Anstrich der Reisezugwagen von Chromoxidgrün in Blau. Die Nohab sollte also mit grünen Wagen verkehren, will man sich bei der dargestellten Zeit nicht auf die Jahre 1978 bis 1980 beschränken. Eine typische Garnitur stellen drei der an dieser Stelle vorgestellten By (2. Klasse) und ein Ap (1. Klasse) dar. Die Modelle sind maßstäblich ausgeführt. Zur Selbstmontage liegen Griffstangen und Dachlüfter bei. Erfreulicherweise gibt Fuggerth zwei Reserve-Griffstangen bei. Die Fenster sind stärker ausgerundet als die Laibungen. Wegen der kleinen Fenster, durch die wenig Licht dringt, fällt kaum auf, dass der Hersteller auf die Nachbildung einer Inneneinrichtung verzichtet hat. Die Lackierung ist ohne Fehler ausgeführt. Die Beschriftung ist zwar vollständig, aber zu groß ausgefallen. Die Drehgestelle geben das Vorbild recht gut wieder, allerdings liegen die Bremsklötze nicht in Radebene. Die Modelle weisen eine Kurzkupplungskulisse und einen Normschacht auf, in dem Bügelkupplungen stecken. Die Fahreigenschaften sind sehr gut. Durch die maßstabsgerechte Kürze (27 cm) eignen sich die Waggons auch für Anlagen mit engen Radien.

Die Ausführungsqualität der Kleinserienmodelle ist stellenweise nicht auf der Höhe der Zeit. Die maßstäbliche Ausführung und nicht zuletzt der mit etwa 22 Euro günstige Preis machen die Fuggerth-Waggons dennoch zu einer Empfehlung. Das Modell wurde zur Verfügung gestellt von Naumann-Modelleisenbahnen, Köln.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

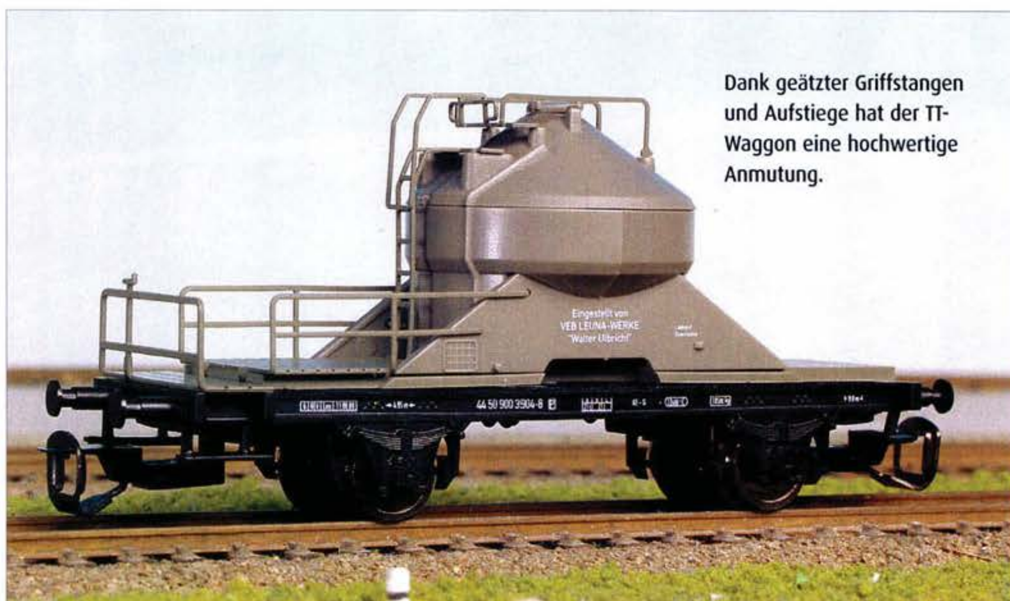
PRO Maßstäbliche Länge; wichtiges Vorbild; gute Fahreigenschaften; kulissengeführte Kupplung; günstiger Preis

KONTRA Fenstereinsätze; etwas zu große Beschriftung; keine Inneneinrichtung

PREIS Etwa 22 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Dank geätzter Griffstangen und Aufstiege hat der TT-Waggon eine hochwertige Anmutung.

Spezialwagen lockern das Zugbild auf. Tillig realisiert einen zweiachsigen Transportwagen für Quarzsand nach Epoche-IV-Vorbild in TT.

Sandspieler

Quarzsand gehört bei vielen Unternehmen der chemischen Industrie zu den wichtigen Grundstoffen. Er spielt beispielsweise bei der Glasherstellung eine wichtige Rolle.

Tillig realisierte jetzt einen kurzen Zweiachser, der bei den Leuna-Werken Walter Ulbricht eingestellt war. Der Behälter des auf DR-Gleisen zugelassenen Waggons hatte ein Fassungsvermögen von 12400 Litern. Obwohl das Modell mit sehr feinen Metall-Geländern ausgestattet ist, erweist es sich als ausreichend robust für den Anlagenbetrieb und hält auch beherztem Zugriff stand. Bei der gebotenen Filigranität nimmt man gerne in Kauf, dass die Handbremskurbel in einem Ätzblech mit der Bremserbühne gefertigt wurde. Weniger schön ist die offensichtliche Befestigung des Fahrwerks auf der der Bremserbühnenseite gegenüberliegenden Plattform. Separat angesetzte Bremsklötze werten das Fahrwerk auf und auch Lackierung und Beschriftung entsprechen dem heutigen Standard. Das Fahrzeug ist mit Kurzkupplungskulisse und Normschacht ausgestattet.

Für gerade noch angemessene 27 Euro rollt der Blickfang im Güterzug über die Ladentheke.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Geätzte Aufstiege, Geländer und Bremserbühne; saubere Lackierung und Bedruckung; interessantes Vorbild

KONTRA Sichtbare Aufbau-Befestigung

PREIS Etwa 27 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Fast überall in der DDR baute man solche Häuser – willkommene Bereicherung für TT-Anlagen!

Die in den 50er-Jahren in der DDR entstandenen Großblock-Häuser sind jetzt als Modell in 1:120 von Auhagen erhältlich.

Großblock-Bau

Altneubauten nannte man in der DDR die Gebäude aus den 50er- und frühen 60er-Jahren im Unterschied zu den später entstandenen Plattenbauten. Sie entstanden in Großblockbauweise, die darin bestand, dass Ziegel oder Hohlblocksteine zu Blöcken vorgefertigt und diese auf der Baustelle zusammengesetzt wurden. Fast überall wurden in der DDR Häuser dieses und ähnlichen Typs gebaut.

Von Auhagen gibt es jetzt für TT je ein dreistöckiges Doppeleingangshaus mit Balkonen (Bild) und mit Kellereingang. Um es vorweg zu sagen: Wieder einmal beweist die Firma aus dem Erzgebirge eine glückliche Hand bei der Auswahl treffender Vorbilder und der modellgemäßen Umsetzung.

Die Längs- und Seitenwände bilden je ein Gussteil, was die Montage enorm erleichtert. Sie sind mit Fenstern, Balkonen und den Sockelmauern auszustatten und anschließend zusammenzukleben. Für jede Haushälfte liegt eine Folie für die Innendekoration bereit; beide unterscheiden sich.

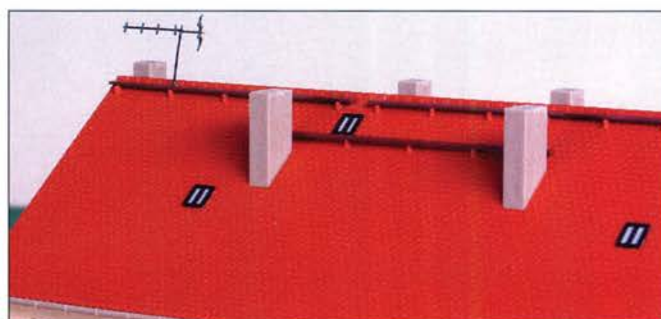
Vor der Endmontage sind die Dachflächen zuzurüsten. Auch hier hat Auhagen an alles gedacht – von unterschiedlichen Schornsteingrößen über Dachfenster und die Trittleisten für die Schornsteinfeger bis hin zu Fernsehantennen. Alle Teile passen genau, so dass sich nirgendwo Luftlücken auftun.



Die freitragenden Balkone haben einen angeschrägten Boden, sie bestehen aus fünf Einzelteilen.

Selbst bei solch einfach anzuschauenden Häusern ist man erstaunt, wie viele Details anzubringen sind und wie viele Teile benötigt werden. Die freitragenden Balkone mit Kunststoffverkleidung bestehen zum Beispiel aus nicht weniger als fünf Einzelteilen, die filigranen Fernsehantennen aus drei.

Wer eine TT-Anlage nach DDR- oder ostdeutschem Vorbild gestalten möchte, ist mit den neuen Bausätzen von Auhagen bestens beraten. Auch als Hintergrundmodelle für H0-Anlagen können sie ihren Platz finden. Mit zirka 19 Euro haben die Häuser zudem einen sehr fairen Preis. *Henning Bösherz*



Schornsteine, Dachläufe, Fernsehantenne: Auhagen hat an alles gedacht.

Auf einen Blick

PRO DDR-typisches Vorbild; Gesamteindruck sehr gut umgesetzt; Passgenauigkeit; Detailreichtum; einfacher Zusammenbau; fairer Preis

KONTRA –

PREIS Zirka 19 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die Änderung von ESU-Sounds oder Einstellungen am Decoder ermöglicht der Lok-Programmer.

Lautmalerei



Der Packungsinhalt ist ebenso übersichtlich wie das Menü am Rechner.

ESU bringt jedes Jahr viele neue Sounds in den Handel oder ersetzt bereits bekannte durch bessere. Der Lok-Programmer macht es möglich, beliebige Geräusche auf die Decoder aufzuspielen. Zukünftig ist es egal, ob der Fachhändler den gewünschten Sounddecoder im Laden hat oder nicht. Man kauft irgendeinen Loksound-2-Decoder und spielt die gewünschten Geräusche auf. Dazu installiert man zunächst die auf einer CD-Rom abgelegte Software auf dem Computer. Auf der CD sind bereits 70 Original-Sounds gespeichert, so dass man auch ohne Internet-Zugang eine große Auswahl hat. Da ESU aber statt der kompletten zehnseitigen Bedienungsanleitung nur ein einziges Faltblättchen als Bedienungsverhinderungsanleitung beigelegt hat, sucht man doch besser die Homepage (www.loksound. de) des Herstellers auf. Dort kann man die komplette Anleitung als PDF-Datei herunterladen und ausdrucken. Wer zunächst die ganze Anleitung durchliest, in der sich auch die entsprechenden Bildschirm-Fenster (Screenshots) finden, hat es bei der Programmierung einfacher.

In dem übersichtlich aufgebauten Menü kann man aber weit mehr, als nur Geräusche aufspielen. So lassen sich auch die Fahreigenschaften des Triebfahrzeugs anpassen und beispielsweise Beschleunigungs- und Verzögerungsrampen programmieren. Auch die Soundeinstellungen ändert man am Computer. So kann man unter anderem den Abstand der Dampfstöße oder die Wiederholrate der Zufallsgeräusche den Wünschen anpassen. Leider lassen sich die aufgespielten Sounds nicht am PC oder an der Lok abrufen. Dazu muss das Triebfahrzeug erst auf die Anlage gestellt werden.

Ganz neue Möglichkeiten eröffnen sich Besitzern von Zentralen mit nur zweistelligem Adress- und Wertebereich (beispielsweise Rocos Lokmaus oder Compact-Set von Lenz). Sie können nun die im dreistelligen Bereich angesiedelten Sound-Daten ändern. Die 135 Euro, die man für den Lok-Programmer ausgeben muss, sind allemal weniger, als für eine neue große Zentrale anzulegen wären. Der Lok-Programmer ist update-fähig, neue Funktionen lassen sich also nachträglich aufspielen. *Jochen Frickel*

Systemvorraussetzungen PC

Microsoft Windows 98, 2000 oder XP (kein Windows NT); CD-Rom-Laufwerk (2-fach oder schneller); freie serielle Schnittstelle am PC; Soundkarte

Auf einen Blick

PRO Auch Decoderprogrammierung; übersichtlicher Programm-Aufbau; Kabel für serielle Schnittstelle liegt bei

KONTRA Ausführliche Bedienungsanleitung fehlt; Sounds nicht am PC zu hören

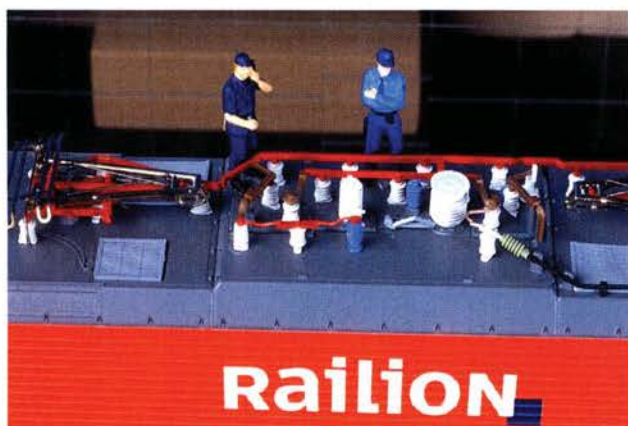
PREIS Etwa 135 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Grenzenlos

Die geduckte Silhouette der 189 fällt international auf. Die Formgebung ist aber nicht die einzige Stärke von Rocos H0-Modell.



Unterschiedliche Stromsysteme bedingen viele Dachleitungen.

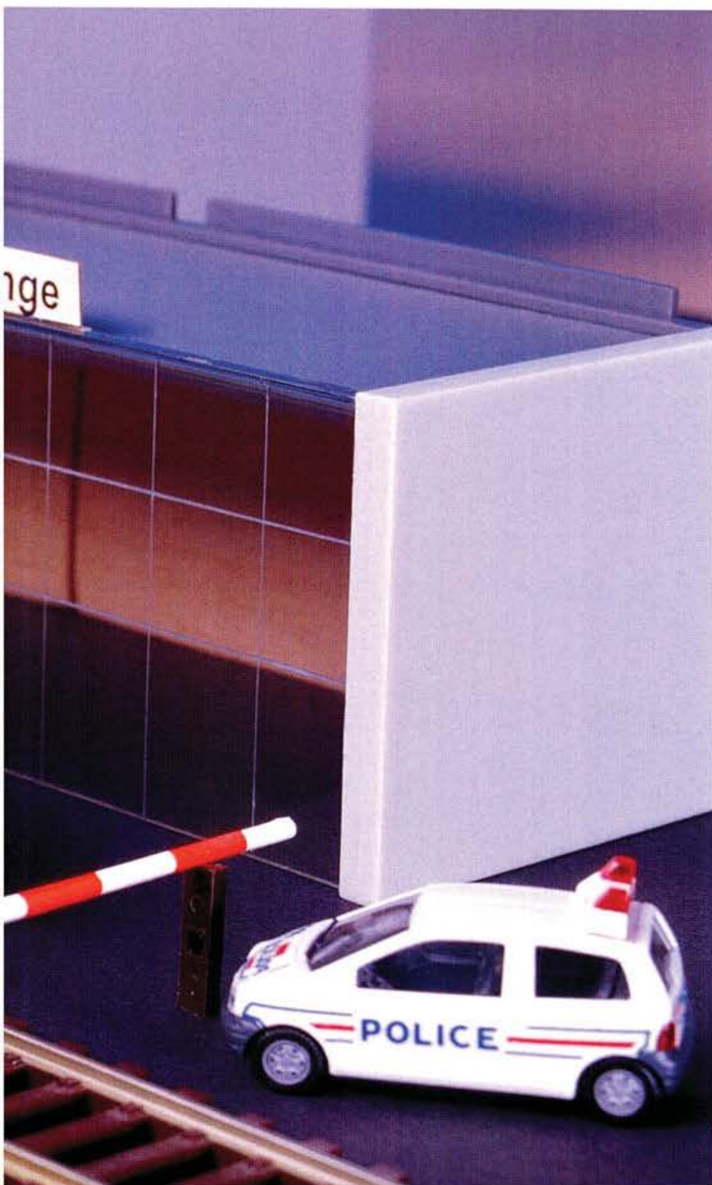
In Europa fallen die Grenzen. Gut, das ist ja nichts Neues. Für elektrische Lokomotiven aber schon. Als legitime Erbin der seligen 184 darf die 189 gelten. Während die Ahne fast ausschließlich nach Frankreich und in die Benelux-Länder fuhr, strebt die DB AG bei der 189 die Zulassung für sämtliche Nachbarländer mit Ausnahme Polens an. Dort benutzt man

Das Modell erhält die Zulassung für sämtliche Nachbarbahnen.

ein abweichendes Schleifstückprofil.

Schon auf den ersten Blick sieht man, dass sich die Roco-Konstrukteure eingehend mit dem Vorbild auseinandergesetzt haben. Die großzügigen Überhänge, die die 189 von der 152 geerbt hat und die wegen der teilweise kleineren Lichtraumprofile bei den Nachbarbahnen niedrige Silhouette wurden überzeugend umgesetzt. Ebenfalls sind korrekt die drei unterschiedlichen Pantographen nachgebildet. Auch die mehrfarbig abgesetzten Dachleitungen entgingen Roco nicht. Dass die Isolatoren verschiedene Formen haben, versteht sich da von selbst. Allerdings sollte der Oberspannungswandler Verbindung zum Wechselstrom-Überspannungsableiter haben. Dass die bei Ablieferung hellen Isolatoren nach kurzem Betriebseinsatz ergrauen, kann man mit etwas Farbe nachempfinden. Der Kunststoff-Lokkasten weist alle Details des Vorbilds auf und gefällt durch gute Gravuren und zahlreiche separat angesetzte Griffstangen. Nur die Scheibenwischer und die rot lackierten Düsen der Scheibenwaschanlage muss der Käufer noch selbst montieren. Da die Wischer sehr stramm in die Aufnahme passen, ist die Anbringung ein Geduldspiel. Dafür gefällt die Maschine dann mit vorbildgetreuen Stirnseiten. Die Griffstangen an den Seiten wirken aber überdimensioniert. Dafür erfreuen die sehr passgenau eingesetzten →

Das Innenleben entspricht dem gewohnt hohen Roco-Standard.





Sogar die Rangierergriffe sind am Pufferträger nachgebildet.



Mit separat angesetzten Teilen gefallen die Drehgestell-Blenden.

Fenster, was in der Vergangenheit nicht immer eine Stärke der Roco-Modelle war. Mit den separat angesetzten Schlingerdämpfern, Trittstufen und Tachogebern wirken die Drehgestell-Blenden in der Seitenansicht sehr vorbildgetreu. Schön ist, dass auch die Sandstreurohre nicht vergessen wurden, da sie angespritzt sind, verteilen sie ihre Fracht augenscheinlich verschwenderisch links und rechts der Gleise. Aufwendig fiel die Bedruckung aus. So mussten beispielsweise Warnpiktogramme beiderseits der Stirnfenster angebracht werden. Auch im Bereich zwischen den Drehgestellen sind Beschriftungen aufgedruckt. Bei einem im Betrieb stehenden Vorbild dürften die Anschriften allerdings nicht allzu lange zu lesen sein. Die Nachbildungen der Scheibenbremsen auf den Rädern sind konturenscharf und deckend aufgedruckt.

Die Aufhängung der Drehgestelle der Modell-Elektrolokomotive ergibt eine echte Dreipunktlagerung. So kann das Drehgestell unter dem Führerstand 1 um die Fahrzeug-Längsachse kippen, während das unter dem Führerstand 2 nur dreh- und quer zur Längsachse schwenkbar ist. Diese Maßnahme gewährleistet bei nahezu jeder Gleislage eine sichere Fahrt und beste Spannungsversorgung. Da die Räder einer Achse mit Haftreifen ausgestattet sind, lassen sich vorbildgerecht lange Züge befördern. In der Ebene zieht die Lok 18 vierachsige Reisezugwagen oder etwa 30 schwere Güterwagen. Da die Vorbilder auch im Hochgebirge unterwegs sind, wird der Modellbahner begrüßen, dass die 189 selbst auf der Acht-Prozent-Steilrampe noch 14 Schnellzugwagen befördert. Die Getriebeauslegung ist als gelungen zu bezeichnen. Bei zwei Volt fährt 189040 sachte mit vier km/h an. Einmal in Fahrt, lässt sich ihr Tempo auf etwa ein km/h re-

Ein aufwendig konstruiertes Fahrwerk für beste Traktion

Mess- und Datenblatt

Modell Eisen Bahner

189 der DB AG von Roco in H0



Steckbrief

Hersteller: Roco, Hallein
Bezeichnung: 189040 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: V
Katalognummer: 63663
Im Handel seit: Oktober 2004
Andere Ausführungen: Wechselstromausführung
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 515 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 185 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf allen 8 Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652



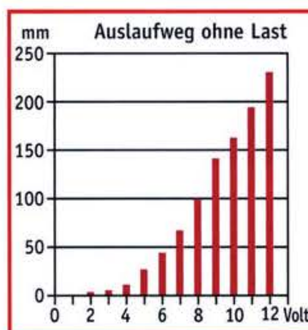
Mechanik

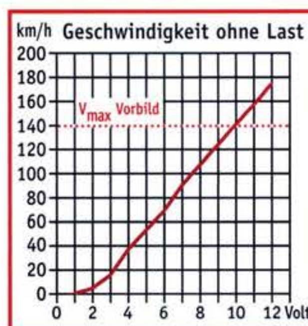
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle 4 Achsen
Schwungmasse: Zwei, ø 16 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 122 Gramm (Zug mit 74 Achsen)
3 % Steigung: 106 Gramm (Zug mit 64 Achsen)
8 % Steigung: 93 Gramm (Zug mit 56 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Gehäuse abspreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Pufferträger-Details, Scheibenwischer, Scheibenwaschdüsen
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





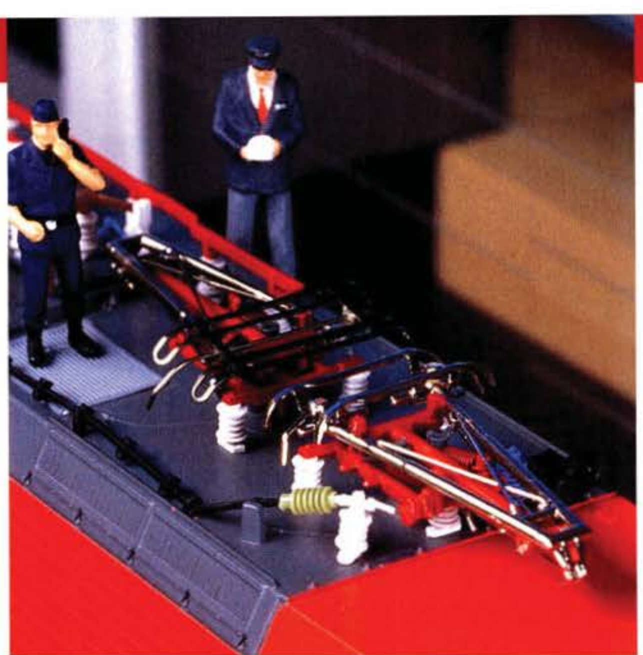
U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19580	225,1	225,1
Drehgestell-Achsstand	2900	33,3	32,3
Raddurchmesser	1250	14,4	14,4
Drehzapfenabstand	9900	113,8	114
Höhe Dach über SO	3630	41,7	41,7
Breite	2990	34,7	34,7

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	4	–
Kriechen	1,6	<1	–
U_{Nenn}	12	175	230
$V_{Vorbild}$	9,8	140	164
bei 100 km/h	7,5	100	82



Laut Anschriftenfeld hat die Lok keine Zulassung für Nachbarbahnen.



Vorbildgerechte Pantographen und Farbgebung im Dachbereich.

duzieren. Auf Streckenfahrt rollt die Maschine bei zwölf Volt angenehm leise mit umgerechnet 175 km/h durch die H0-Lande. Mit dem moderat überhöhten Maximaltempo bleibt die Lok fast 20 km/h unter der NEM-Empfehlung. Für Freunde langer Züge ist ein praxisgerechter Auslauf von großer Wichtigkeit. Denn wer will nach einem abrupten Stopp in der Kurve schon Waggons aus der Botanik klauben? Mit 23 Zentimetern aus Höchstgeschwindigkeit und immer noch neun Zentimetern aus 100 km/h hält 189 040 einerseits ihren Zug im Gleis, andererseits wird sie kaum Halteabschnitte vor Signalen überrollen.

Die Lichtfunktion ist wieder einmal ein dunkles Kapitel. Lauschigen Kerzenschein erkennt man ab einer Spannung von sieben Volt. Bei Höchstgeschwindigkeit fällt ein roter Lichtschein durch das Gehäuse. Digitalbahner oder noch besser Roco selbst sollte die Gehäuse-Innenwand mit etwas schwarzer Farbe lackieren. Für Digital-Decoder haben die Österreicher ein Fach zwischen den Drehgestellen vorgesehen. Nicht geplant ist scheinbar der Einsatz eines Sounddecoders, da wegen der niedrigen Bauweise ein geeigneter Platz für einen Lautsprecher fehlt. Werkseitig wird die schöne Maschine mit einem vollständig zugerüsteten Pufferträger ausgeliefert. H0-Kupplungen, die bedarfsweise in den kulissengeführten Normschacht gesteckt werden können, liegen der Lok aber bei. Man merkt Rocos Modell an, dass man sich bei der Ausführungs-Qualität von der preiswerten Piko-189 abheben wollte. So entstand eine nahezu perfekte Nachbildung der modernen Mehrsystem-Lok, die den für eine E-Lok recht hohen Preis von etwa 185 Euro gerechtfertigt erscheinen lässt.

Jochen Frickel

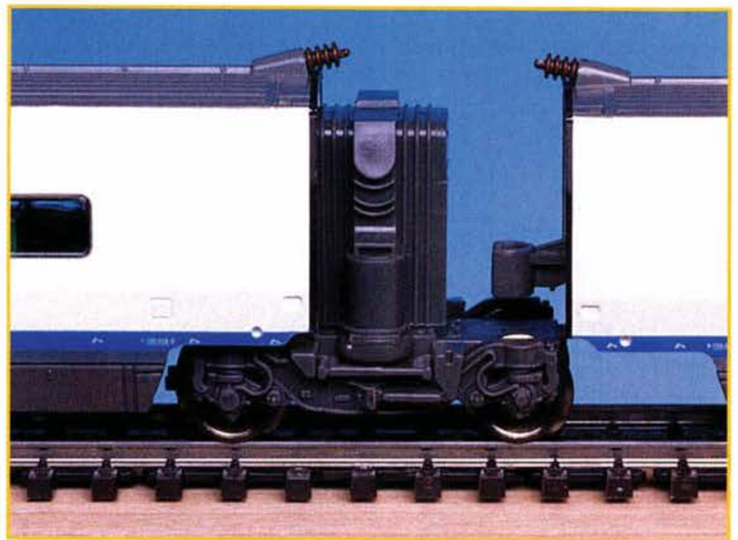
AVE DUPLEX!

Längst gehören die Superzüge AVE in Spanien und TGV-Duplex in Frankreich zum Bahn-Alltag in Europa. Dank Mehano kann dieser nun in H0 nachgebildet werden.



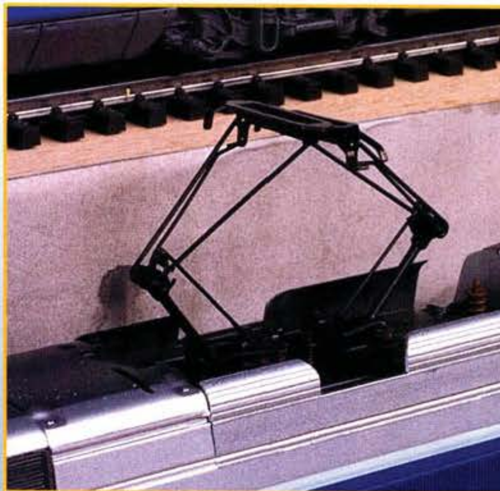
TGV-Duplex (vorn) und AVE (hinten) setzen die erfolgreiche TGV-Technologie fort. Sie kommt nun in 1:87 in den Handel.

Vorreiter im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr neuer Generation war Frankreich. Nach ausgiebigen Testfahrten und verschiedenen Prototypen fuhr am 27. September 1981 der erste planmäßige „Train à Grande-Vitesse" (TGV) von Paris nach Lyon. Es folgten TGV-Verbindungen nach Bordeaux, in die Bretagne und in die Schweiz, Züge neuer Generation und Entwicklungen wie der Eurostar und der AVE, die alle aus dem TGV abgeleitet oder von diesem maßgeblich beeinflusst sind. Bislang jüngste Kreationen sind der TGV-Duplex und der Thalys, der zwischen Paris und Amsterdam sowie Köln verkehrt. Thalys ist übrigens eine eigene Wortschöpfung für diesen Zug ohne inhaltliche Bedeutung.



Die Mittelendwagen sind wie die Ergänzungswagen mittels Jakobsdrehgestell verbunden. Dazu werden die Wagen einfach ineinander geschoben.

Vor einigen Jahren überraschte Mehano mit einer gut gelungenen Nachbildung des Thalys. Nach einiger Zeit des Hin und Her hat nun die Firma OS-Powersale den Vertrieb für Mehano-Modelle in Deutschland übernommen. Pünktlich zum Weihnachtsgeschäft werden neben dem Thalys auch eine Startpackung des französischen TGV-Duplex und des spanischen AVE ausgeliefert. Dabei soll Startpackung nicht missverstanden werden – es ist keine Wiederauflage der letztjährigen Aktion bei Aldi, als Einfach-Modelle von Thalys und Duplex zu bekommen waren. Die aktuellen Fahrzeuge sind vollwertige Modelle mit Inneneinrichtung, funktionierenden Stromabnehmern und feinster Bedruckung. Ein Set enthält einen angetriebenen Motorwagen, zwei Mittelendwagen und einen Motorwagen-Dummy. Sets mit je drei Mittelwagen, die über Jakobsdrehgestelle verbunden werden, gibt es für den AVE und den Thalys. Für den TGV Duplex sind Mittelwagen laut OS-Powersale in Vorbereitung.



Die Pantographen entsprechen nicht dem Vorbild, sind aber voll funktionsfähig für Oberleitungsbetrieb.

Getestet wurde der TGV-Duplex in der Gleichstrom- und der AVE in der Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung. Jeder Zug ist für beide Stromsysteme erhältlich. Das Vorbild des TGV-Duplex ist seit 1996 bei der SNCF im Einsatz. Er kann 516 Fahrgäste befördern (gegenüber 372 bei der Einfachvariante). Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 300 km/h, und er kann gemeinsam mit einstöckigen TGV gekoppelt fahren.

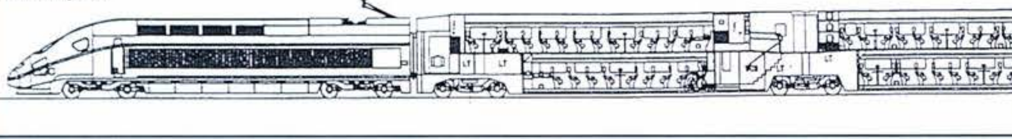
Der AVE (Alta Velocidad Espanol) verbindet seit 1992 Madrid mit Sevilla. Der für 300 km/h ausgelegte Triebzug fährt im Betrieb bis 250 km/h; er entspricht der Konfiguration des TGV-Atlantique mit acht Mittelwagen.

Die schnittige Form der Triebköpfe ist im Modell gekonnt umgesetzt. Die Farbgebung ist sauber, die Beschriftung auch ohne Lupe gut lesbar. Angedeutet sind Führerstände; die Inneneinrichtung der Mittelendwagen ist vorhanden, aber einfarbig grau gehalten. Die Dachausrüstung an den Triebkopfenden ist wenig vereinfacht, auch entspricht der gewählte Stromabnehmertyp nicht den Vorbildern. Man mag Mehano zugute halten, dass die verwendeten Pantographen einen sicheren Mo- →

MESS- UND DATENBLATT

TGV-Duplex und AVE von Mehano in H0

Modell Eisen Bahner



 Steckbrief

Hersteller: Mehano, Izola/Slowenien
Bezeichnung: AVE 0-100 der RENFE und TGV-Duplex der SNCF
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003/2004
Epoche: V
Katalognummer: T684 (AVE), T688 (TGV)
Im Handel seit: Oktober 2004
Andere Ausführungen: Gleich- und Wechselstrom; Thalys
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 290 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Kurzkupplungen im Triebzugverband
Normen: NEM, CE
Preis: Startset zirka 165 Euro (DC), 195 Euro (AC); Mittelwagen (3 St.) 69 Euro.

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom; Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 12 Volt; 16 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Triebkopfradsätze; über Mittelschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzen-/Schlussignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen eines Triebkopfes
Schwungmasse: Eine, ø 16,5 x 11 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft: In 8% Steigung können maximal drei Mittelwagen (ein Set) beigestellt werden.

 Service

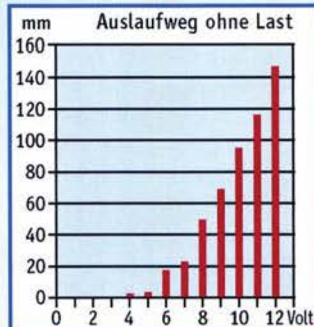
Gehäusedemontage: Schraube im Triebkopfboden lösen, Gehäuse nach vorn und oben abziehen; Achtung: Feste Kabelverbindungen zu den Stromabnehmern!
Innenteile: Motor, Getriebe und Platine sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilverzeichnis
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Fahrwerte TGV	U0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,2	< 5	-
Kriechen	2,1	< 5	-
U_{Nenn}	12	211	151
$V_{Vorbild}$	300	-	-
bei 100 km/h	7,1	100	27

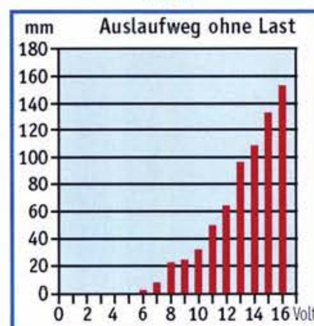
Fahrwerte AVE	U0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	7	12	8
Kriechen	7	12	8
U_{Nenn}	16	222	154
$V_{Vorbild}$	250	-	-
bei 100 km/h	11,3	100	21

TGV





AVE





dellbetrieb ermöglichen, was bei der 1:87-Umsetzung der Originale fraglich wäre.

Die Garnituren werden zusammengesetzt, indem man sie auf ein gerades Gleis stellt und die Einzelwagen an den Kunststoff-Kurzkupplungen ineinanderschiebt, bis es hörbar klickt. Die vorhandenen Mittelendwagen sind leider nicht beleuchtet. Nach Abziehen der Drehgestelle und dem Lösen zweier Halteschrauben kann man das Gehäuse abziehen; eine Beleuchtung kann mit etwas Geschick nachgerüstet werden.

Der TGV fährt bei 3 Volt an und bleibt in allen Geschwindigkeitsbereichen erfreulich leise. Wie das Vorbild scheint er über die Gleise zu gleiten. Er bleibt, was die Höchstgeschwindigkeit betrifft, deutlich unter dem Vorbild: 211 km/h werden bei 12 Volt erreicht. Allerdings sind auch die recht flott und nicht unbedingt kleinanlagenkompatibel.

Eine Messung der Zugkraft ist insoweit gegenstandslos, da der Triebzug an den Enden über keine Kupplungen verfügt und nur bis zu zwei Ergänzungssets beigestellt werden können. Die zieht er anstandslos auch in leichten Steigungen. In der Acht-Prozent-Steigung auf der Testanlage allerdings versagten ihm die Kräfte; nur drei Mittelwagen zog er noch. Man mag einwenden, dass der TGV beim Vorbild mit solchen Steigungen nicht konfrontiert wird, nur sind die Anlagen vieler Hobbyfreunde nicht von Konstrukteuren der TGV-Linien gebaut.

Angetrieben werden alle drei Zugtypen in einem Triebkopf. Ein fünfpoliger Flachmotor treibt über Kardanwellen und Schnecken-Stirnrad-Getriebe alle vier Achsen des Motorwagens an. Die Stromaufnahme erfolgt über Radsatzinnenschleifer. Jeweils der innere Radsatz eines Drehgestells ist mit Haftreifen belegt.

Ab 2 Volt ist das Spitzen- und Schlusslicht deutlich zu erken-



Hier sind die Unterschiede zwischen TGV (li.) und AVE (re.) besonders gut auszumachen. Der AVE-Triebkopf hat zudem eine lange Dachschräge.

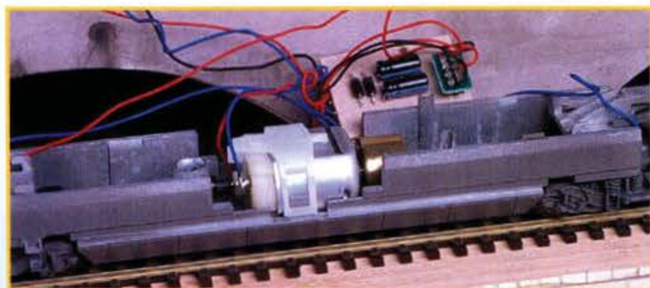
nen. Der antriebslose Triebkopf ist dazu mit der nötigen Elektrik versehen. Der Triebkopf kann mittels einer Schnittstelle nach NEM 652 digitalisiert werden.

Für den Wechselstrom-AVE gilt das Gleiche wie das zum TGV-Duplex Gesagte, was die äußere Gestaltung der Fahrzeuge betrifft. Gut gelungen ist die lange Dachschräge bei den Motorwagen. Auch der AVE trägt Stromabnehmer, die nicht dem Vorbild entsprechen.

Der AVE setzt sich erst bei 7 Volt in Bewegung und verfehlt ebenso wie der Gleichstrom-TGV die Höchstgeschwindigkeit (222 km/h). Es fällt auf, dass der Triebkopf bei höheren Geschwindigkeiten etwas wankt. Trotz Mittelschleifer ist auch der AVE erfreulich leise. Allerdings hat er in der achtprozentigen Steigung dieselben Probleme wie der TGV. Zufriedenstellend ist die Lichtausbeute; ab 4,7 Volt beginnen Spitzen- und Schlussignal erkennbar zu leuchten.

Wer es akkurat mit dem Vorbild nimmt, wird wohl eine Sonderschau europäischer Hochgeschwindigkeitszüge arrangieren oder sein Anlagenthema nach Südwesteuropa verlegen müssen. Aber es soll ja auch Modellbahner geben, und das sind nicht wenige, die Freude und Fahrspaß höher schätzen als die kategorisch-imperative Strapazierung von Ort und Zeit auf der Modellbahn, und wer selbst schon einmal mit dem TGV oder dem AVE gefahren ist, wird seine Freude an den entsprechenden Modellen finden. Die wird auch nicht durch die Preise verdorben: Als Gleichstromfahrzeuge kosten TGV, AVE und Thalys etwa 165 Euro, für die Wechselstromvarianten sind 195 Euro zu löhnen. Die dreiteiligen Ergänzungssets kosten jeweils zirka 69 Euro. Ave Duplex, bon voyage, buena viaje!

Henning Bösherz



Blick auf den Antriebsblock; die Kabel führen zu den Stromabnehmern. Ein Decoder kann statt des Brückensteckers eingebaut werden.



Die Motorwagen (li.) sind mittels nicht stromführender Kurzkupplung mit den Mittelendwagen (re.) leider etwas weit verbunden.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Mi, Fr 10 - 17 Uhr, So, Feiertage 10 - 15 Uhr, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516; Winterpause 15.12. bis Ende Februar 2005.

Mi 10.11.

Fahrten zum Martinstag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 13.11.

Dampf auf den Fichtelberg, mit 528154 von Leipzig nach Cranzahl, weiter mit BVO-Bahn, Tel./Fax (0341) 5649556.

Sa 20.11.

Anschlüsse in und um Düsseldorf. (1)

Rund um Stuttgart mit 01 509 und 383199, www.schnellzuglok.de, Tel. Haller (0711) 5390137.

Sa 27.11.

Adventfahrt nach Hessler, Prosper und Dorsten. (2)

Nikolausfahrten mit der Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 in Stuttgart, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

Adventsausflug von Löbau ins Erzgebirge, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de, Tel./Fax (03585) 219378.

Sa 27.11. bis Sa 11.12.

Nikolausfahrten bei der Küstenbahn Ostfriesland, jew. Sa, So, www.mkoev.de, Tel. (04931) 169030.

Sa 27.11. bis So 19.12.

Nikolausfahrten Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So, www.museumseisenbahn.de, Tel. (04252) 930000.

Nikolaus- und Adventsfahrten Jöhstadt – Schmalzgrube, jew. Sa/So, www.pressnitztalbahn. de, Tel. (037343) 80800.

Nikolausfahrten beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, jew. Sa/So, auch Mo 6.12., www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

So 28.11.

Fahrbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de.

Zum Weihnachsmarkt Billerbeck. (2)

Eröffnung der neuen Ausstellung im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www. bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

So 28.11. bis So 19.12.

Hist. Berliner S-Bahn-Züge, jew. Sa/So, www.hisb.de; Mo - Do für Kindergärten und Schulen, Tel. (030) 29743333.

Fr 03.12. bis So 05.12.

Nikolausfahrten bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Sa 04.12.

Mit 012100-4 von Hamburg nach Lübeck, www.swamp-hamburg.de, Tel. (040) 820054.

Sa 04.12. und So 05.12.

Adventsfahrten nach Moritzburg, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

Adventsfahrten bei der Berliner Parkeisenbahn, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Nikolausfahrten beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de.

Mit der Naumburger Straßenbahn zum Weihnachtsmarkt, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 776396.

Sa 04.12. bis So 19.12.

Nikolausfahrten Minden – Hille, www.vereine.minden.de/mem, Tel. Schütte (0571) 580337.

So 05.12.

Fahrschule bei Bochumer U-Bahn. (1)

Zu den Weihnachtsmärkten in Köln. (2)

Von Würzburg zum Weihnachtsmarkt nach Ludwigsburg, www.dgeg.de, Tel. Hufsky (09321) 22184.

Nikolausfahrt bei der Prignitzer Kleinbahn „Pollo", www.pollo.de, Tel./Fax (033982) 60128.

Nikolausfahrtag bei der Muttenthalbahn in Witten, Tel. (0177) 4938504.

Feldbahn und Glühwein im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. Stier (06222) 60807.

Bücher- und Fotomarkt in Witten, Bergerstr. 35 (BSW, Hbf), 11 - 17 Uhr.

So 05.12. bis So 26.12.

Advent- und Weihnachtsfahrten auf der Kohlebahn Haselbach, jew. So, Tel. Fa. Waldenburger (034343) 70740.

Mo 06.12.

Fahrten ab Radebeul für Schulen und Kindergärten, Tel. (0351) 46148001.

Nikolausfahrt Gießen – Nidda, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Fr 10.12. bis So 12.12.

Adventsfahrten bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Sa 11.12.

Zum Weihnachtsmarkt nach Wernigerode, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

Nikolausrundfahrten ab Löbau, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de, Tel./Fax (03585) 219378.

Nikolausfahrt Gießen – Limburg, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Von Cottbus zum Striezelmarkt nach Dresden, mit 351019, www.lausitzer-dampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

So 12.12.

Zum Weihnachtsmarkt Marbeck. (2)

Von Würzburg zum Weihnachtsmarkt nach Rothenburg o.d.T., www.dgeg.de, Tel. Hufsky (09321) 22184.

Fahrt von Coesfeld nach Lette, www. bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

TV-TIPPS



Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 14.11., 16.45 Uhr: Kleinod im Thüringer Wald – Die Oberweißbacher Bergbahn. Auch Di 16.11., 13.30 Uhr.
  Sa 20.11., 14.10 Uhr: Pünktlichkeitstest anno 63.
  So 21.11., 16.45 Uhr: Endstation Westerwald.
  Sa 27.11., 14.05 Uhr: Dampfrösser. Die P8; Crailsheim.
  So 28.11., 16.45 Uhr: „Bahn der Propheten" - Die Hedjazbahn.
  So 05.12., 16.45 Uhr: Steamtown USA.
  Sa 11.12., 14.10 Uhr: Modellbahnzauber.
  So 12.12., 16.45 Uhr: Modellträume – Anlagen zum Verlieben.
  Sa 18.12., 14.05 Uhr: Gleise in die Ferne.
  So 19.12., 16.45 Uhr: Geschichten aus nah und fern.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR Sa 09.30 Uhr.
- **Fr 12.11., 09.45 Uhr, WDR:** Kangaroo Gold – Mit dem Zug quer durch Australien.
- **Mo 15.11., 20.15 Uhr, WDR:** Im Luxuszug durch das Herz Asiens – Der Orientexpress von Singapur nach Bangkok. Auch Do 18.11., 08.45 Uhr.
- **Mo 13.12., 15.30 Uhr, 3sat:** Gleise in die Ferne.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau, 87545 Burgberg-Erzflößle, www.mo-lok.de.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc,A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Lok-Land in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, www.lokland.de, Tel. (09252) 92295.

Noch bis So 14.11.

Ausstellung des MEC im Bf Dresden-Neustadt, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr.

Noch bis So 21.11.

Ausstellung in Zittau, Gerhart-Hauptmann-Str. 34, jew. Sa, So, feiert. 13 - 17.30 Uhr, www.modell-zoje.de.

Ausstellung des MEC Castrop-Rauxel in Dortmund, Provinzialstr. 415-417, jew. So 10 - 18 Uhr, Tel. (0231) 698404.

Ausstellung des MBC in Zwickau, Crimmitschauer Str. 16, Fr 16 - 18, Sa/So 10 - 12, 13.30 - 17.30 Uhr.

Mi 10.11.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342, auch Mi 24.11., 08., 22.12.

Sa 13.11.

Automodellbörse in Leipzig, Prager Str. 28, 10 - 14 Uhr, Tel. (0341) 3016034.

www.freiburger-spielzeugboerse.de, Messe Freiburg (Breisgau), Halle 3, 11 - 16 Uhr, Tel. (0761) 2922242.

Sa 13.11. und So 14.11.

Ausstellung in Pfullendorf, Härle-Schule, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (07552) 5289.

Ausstellung in Oberasbach, St.-Johannes-Str. 2, 10.30 -17 Uhr, www.modellbahnteam-oberasbach.de. Auch 05.12.

Austellung und Tauschmarkt in Nordhausen, Hotel Zur Helme (OT Sundhausen), Sondershäuser Str., 10 - 17 Uhr.

13. Wuppertaler Modelleisenbahntage, Stadtwerke, Schützenstr. 34, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. Detmer (0202) 5693747.

Ausstellung und Flohmarkt in Bad Oldesloe, Berufliche Schulen, jew. 10 - 17 Uhr, Info: dirkn@foni.net.

Modellbahnschau des MEC Roßwein in 04720 Döbeln, Haus Wappenhesch, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3763624.

Ausstellung in Leutkirch/Allgäu, Urlau, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (07561) 1503.

Modellbahn-Fahrtage in Bornheim/ Rheinland,Europaschule, jew. 11 - 17 Uhr, www.ebac.de.vu.

Ausstellung in 76297 Stutensee-Blankenloch, Festhalle, Sa 13 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (07244) 91012.

Sa 13.11. bis So 21.11.

Ausstellung des MBC in Chemnitz-Rottluff, Trützschlerstr. 8, Sa/So und Feiert. 10 - 18 Uhr.

Ausstellung des MEC in Radebeul, Vereinshaus Dr.-Külz-Str. 4, Sa/So und Feiert. 10 - 18 Uhr, sonst 16 - 18 Uhr.

Ausstellung und Börse des MEC in 37213 Witzenhausen, Nordbahnhof, jew. Sa 12 - 17 und So 10 - 17 Uhr.

Ausstellung des MEC in Heidenau, Goethe-Schule (Thälmann-Str.), Sa/So/ feiert. 10 - 18 Uhr, werktags 16 - 18 Uhr, So 21.11. bis 17 Uhr.

So 14.11.

Ausstellung und Börse in 74564 Crailsheim, Jahnhalle, Schöneburgstr. 31, 18 - 20 Uhr, Tel. (07951) 963350.

Tauschmarkt in Prenzlau, Bürgerhaus, G.-Dreke-Ring 58a, 10 - 13 Uhr, D. Engel, Wiesengrund 13, 17291 Prenzlau.

Ausstellung des MBC in Kassel, Königstorschule, 10 - 17 Uhr, www.steinertseebahn.de. Auch So 12.12.

So 14.11. bis So 21.11.

Ausstellung des MEC in 09599 Freiberg,

Saal im Gsth. Brauhof, Körnberstr., Sa/So/Feiert. 10 - 18 Uhr, sonst 17 - 19 Uhr.

Mi 17.11. bis So 28.11.

Ausstellung des MEC Elbflorenz in Dresden, Ambros-Ufer 50 (ehem. Raw), Mi 17. 11. und Sa/So jew. 10 - 17 Uhr.

Do 18.11. bis So 21.11.

7. Brandenburger Modellbahntage, Altes Brennaborwerk, Geschwister-Scholl-Straße, Do 14 - 19, Fr - So 10 - 18 Uhr.

Sa 20.11.

Tauschmarkt in 07381 Bodelwitz (bei Pößneck), Gasths. Grüner Baum, 9 - 15 Uhr, Tel. (03647) 414507.

Börse in Dresden, Kulturpalast (Altmarkt), 10 - 165 Uhr, Tel. Steglich (08805) 8138.

Sa 20.11. und So 21.11.

Ausstellung in Bad Homburg, Vereinshaus Gonzenheim, Friedrichsdorferstr. 4, Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr, Tel. (06172) 687367.

Modellbahntage im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (06154) 9000.

Ausstellung und Börse in Freudenstadt (Schwarzw), Turn- und Festhalle, jew. 11 - 17 Uhr, Tel. (07443) 4789.

Modellbautage in 65549 Limburg/Lahn, A.-Reichwein-Schule, jew. 10 - 16 Uhr, Tel. (06431) 73256.

Ausstellung in 06556 Artern, Bahnhof (ehem. Gastst.), jew. 10 - 17 Uhr.

Sa 20.11. bis So 28.11.

Ausstellung des MEC in Meerane, Promenadenweg 21 (Annaparkhütte), jew. 9.30 - 18 Uhr.

Ausstellung in 07985 Elsterberg, Haus der Vereine (Burgkeller), Karl-Marx-Str. 25, jew. Sa/So 10 - 12 und 13 - 17 Uhr.

Ausstellung in Halle, SKZ Pusteblume (Zur Saaleaue 51a), Sa/So 10 - 18, Mo - Fr 15 - 18 Uhr, Tel. (0345) 6902033.

Sa 20.11. bis So 05.12.

Ausstellung des MEC in 09350 Lichtenstein, Bahnhof, www.modellbahnclub-lichtenstein.de, jew. 10 - 18 Uhr.

So 21.11.

Modellbahnmarkt in Syrau bei Plauen, Höhlenheim, Tel. (08805) 8138.

Fr 26.11. bis So 05.12.

Ausstellung des MEC in 06366 Köthen, Langenfelder Str. 13 (Mazda), Fr 15 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, (03496) 555495.

Sa 27.11.

Börse in Ravensburg, Oberschwabenhalle, 9 - 16 Uhr, Tel. (0751) 42485.

Börse in Viersen-Dülken, Bürgerhaus Dülken, 11 - 16 Uhr. (3)

Treffen IG Trix-Express, Dortmund, Revierpark Wischlingen Höfkerstr. 12, 11 - 16 Uhr, http://ig-trix-express.de.

Sa 27.11. und So 28.11.

Gangelter Modellbautage, Hauptschule Gangelt, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. Zander (02451) 5554.

Modellbahnausstellung der EF in 37603 Holzminden, Autohaus Beinecke (Weserbrücke), Tel. Zürner (05531) 2498.

Modellbahnausstellung in Gräfenroda, altes Sägewerk Dörrberger Hammer, Sa 12 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Dampfloks und Wagen in 1 : 11 von W. Kaufmann, Blaufelden, Festhalle, Tel. (07593) 8217.

Ausstellung in Rabenau, Mittelschule (Schulstr. 8), jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0351) 6417929.

Modellbahnschau in 09236 Claußnitz, Grundschule (Am Anger 4), Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr.

Adventsfahren in 65474 Bischofsheim, kath. Gemeindehaus (Untergasse), Sa 15 - 21, So 13 - 20 Uhr, (06132) 5444.

Ausstellung der MEF in 06366 Köthen, Langenfelder Str. (Gew.-Gebiet West, Opel), Tel. (03496) 213895.

TT-Ausstellung in 08107 Kirchberg, Meisterhaus, Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr.

Ausstellung in 02681 Crostau, Kirschauer Str. 5, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Sa 27.11. bis So 05.12.

Ausstellung in 08491 Netzschkau, Schützenstr. 44, Tel. Dörfel (03765) 14021.

Sa 27.11. bis Sa 11.12.

Ausstellung in 07580 Seelingstädt, Lindenstr. (ehem. Konsum), jew. Sa 13 - 18 Uhr, Tel. Krauthahn (036608) 92693.

Sa 27.11. bis So 19.12.

Ausstellung in Leipzig, Messehaus Handelshof (Grimmaische Str.), tägl. 10 - 19 Uhr, Tel. (0341) 6993920.

Ausstellung in Hof, Q-Bogen (Bahnhofstr. 2), jew. Sa/So 10 - 17 Uhr, Tel. (09281) 92067.

Sa 27.11. bis So 27.03. 2005

Ausstellung in Naumburg/Saale, Modellbahncenter (Bahnhofstr. 25), Mo - Fr 13 - 18, Sa/So 9 - 18 Uhr.

So 28.11.

Börse in A-Klagenfurt, Gemeindezentrum St. Ruprecht, Volkskino Neues, http://klagenfurt.stellwerk.info.

Britzer Börse, Gemeinschaftshaus Lichtenrader Damm 198-212, 12305 Berlin, 10 - 14 Uhr, Tel. (030) 6858650.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG**, Studienreisen, PF 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.
2. **Historische Eisenbahn Gelsenkirchen e.V.**, c/o Rolf-Harald Schmidt, Kiebitzheidestr. 16, 45968 Gladbeck, www.historische-eisenbahngelsenkirchen.de, Tel./Fax (02043) 35332.

H0-Modulanlage und kleine Börse im Kulturbahnhof Holm-Seppensen, Eisenbahn-IG Buchholz, Tel. (04187) 6243.

Börse des MBC in Güstrow, Hansenstr. 4, 9 - 12 Uhr, Tel. (03843) 212635.

Tag d. off. Tür beim MEC Stuttgart, S-Bahn-Station Universität (Zwischengeschoss), 10 - 18 Uhr. Auch So 05.12.

Do 02.12. bis Sa 18.12.

80. Ausstellung der AGM Meißen im Kulturpalast Dresden, Eingang Galeriestr., 10 - 18 Uhr, Tel. (0351) 4226210.

Fr 03.12. bis So 05.12.

Ausstellung in 16356 Werneuchen, mit Gartenbahnschau, Gastst. Schwarzer Adler (Berliner Str.), jew. 10 - 18 Uhr.

Fr 03.12. bis Mo 06.12.

Ausstellung Spur I digital in 09496 Marienberg (Erzgeb.), Kultur- und Freizeitzentrum, A.-Günther-Weg 4, www.mek-kultur.de, Tel. (03735) 22045.

Sa 04.12.

Tag d. off. Tür des PSV Berlin, Seestr. 83 (Telekom), 11 - 17 Uhr, Tel. Suchmüller (030) 68086508. Auch So 12.12.

Sa 04.12. und So 05.12.

Modellbahnbetrieb in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, auch Sa/So 18./19.12.

Modellbahnausstellung der IGM Nord-Ost in Hannover, Jugendzentrum Buchholz (Podbielskistr. 299), Sa 11 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0511) 6497973.

Ausstellung zum Clubjubiläum in Filderstadt-Bernhausen, Rundsporthalle, www.moebac.de, Fax (0711) 714479.

Modellbahnausstellung in Naundorf bei Oschatz, www.wilderrobert.de.

Modellbahnmarkt in Plauen, Oberer Bahnhof, jew. 10 - 15 Uhr, Tel. Steglich (08805) 8138.

Ausstellung des MEC in Königsbrück, Rathaus, jew. 10 - 18 Uhr.

Ausstellung in 98590 Mittelschmalkalden, Gastst. Zur fröhlichen Einkehr, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (03683) 601469.

Ausstellung in Suhl, Altes Rathaus (Marktplatz), Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Sa 04.12. bis Mi 08.12.

Ausstellung in A-2325 Himberg, Volkshaus (Erberpromenade), Sa - Di 10 - 18, Mi 10 - 16.30 Uhr.

Sa 04.12. bis So 12.12.

Ausstellung des MEC in 09355 Gersdorf, Kulturzentrum Hessenmühle, Hauptstr. 193, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr.

Ausstellung des EC in Erfurt, Verwaltungsgebäude der EIB, jew. Sa/So 13 - 17 Uhr, Tel. (0361) 7450544.

Modellbahnausstellung in Greifswald, Mensa am Wall, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr.

Ausstellung in 09217 Burgstädt, Chemnitzer Str. 37, jew. Sa/So 9 - 18 Uhr.

Ausstellung in Jena, Grete-Unrein-Schule, www.mek-jena49.de, Tel. Brocksch (03641) 822260.

Ausstellung des MEC Glauchau in St. Egidien, Bahnhof, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0173) 4300500.

Ausstellung in 08626 Adorf, Schützenhaus, jew. Sa/So 09.30 - 17.30 Uhr.

Sa 04.12. bis So 19.12.

Ausstellung in 67823 Obermoschel, Modellbau-Halle am Marktplatz, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (06362) 993838.

Sa 04.12. bis So 26.12.

Ausstellung des ESV in A-8720 Knittelfeld, Bahnhofsplatz 8, jew. Sa/So und Fr 24.12. 10 - 17 Uhr.

Modellbahnschau in 78050 VS-Villingen, Webergasse 5, jew. Sa 13 - 17, So 10 - 17 Uhr, Tel. (07721) 21492.

So 05.12.

Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr.

Tag d. off Tür des MEC in Bielefeld, Heeperstr. 33, 10 - 17 Uhr.

Börse des MEC in 25541 Brunsbüttel, Bildungszentrum (Kopernikusstr. 1), 10 - 17 Uhr, Tel. (04852) 54900.

So 05.12. bis So 19.12.

Ausstellung in Cottbus, Stadthalle, ab 10.12. Fr 14 - 18, Sa, So 10 - 18 Uhr.

Sa 11.12. und So 12.12.

Ausstellung mit Tauschmarkt in Artern, Gastst. Kleingärten Kyffhäusergrund, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (03466) 320373.

Ausstellung im ehem. Bw Lutherstadt Wittenberg, Hüfnerstr., jew. 10 - 17 Uhr, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

Ausstellung in 19322 Wittenberge, Bahnhof (ehem. Mitropa), Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (03877) 66688.

Ausstellung in 01731 Kreischa, Nebengebäude ehem. Erbgericht, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (035206) 21588.

Ausstellung in Freiberg/Neckar, Prisma, jew. 10 - 18 Uhr, www.mec-freiberg.de.

Ausstellung in Weimar, Ettersburger Str. (BMW), Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Sa 11.12. bis So 19.12.

Ausstellung des MEC in Pirna, Königsteiner Str. 5 (VW), tägl. 10 - 18 Uhr.

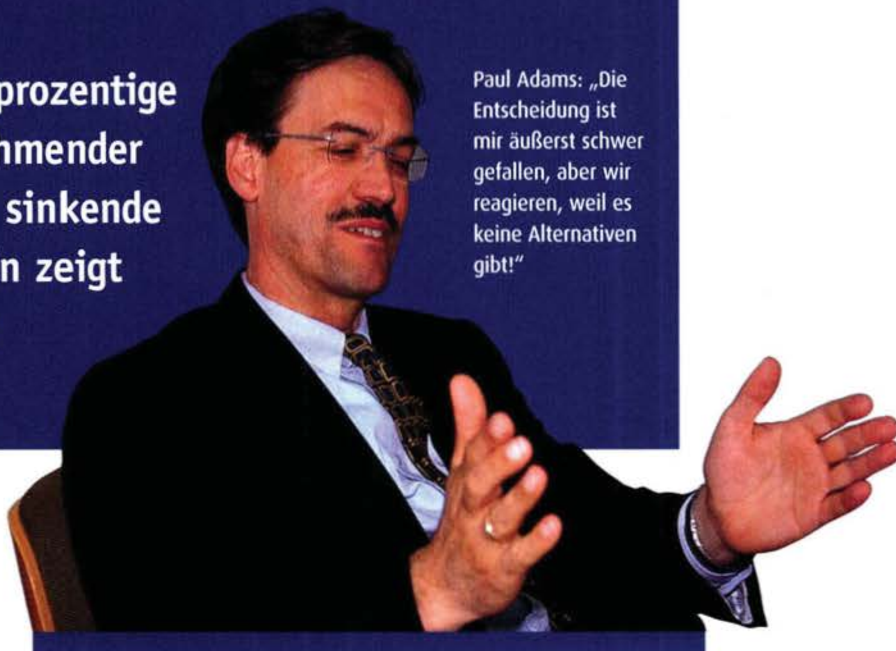
Do 16.12. bis So 19.12.

Ausstellung in Stendal, Rathaus, Do 14 - 18, Fr, Sa 10 - 18, So 10 - 16 Uhr, Sa Börse, Tel. (03931) 257368.

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Stürmische Zeiten

Steigende Kosten, 3,5-prozentige Umsatzeinbußen, zunehmender Wettbewerbsdruck und sinkende Gewinnspannen: Märklin zeigt Wirkung. Der Umbruch kostet Arbeitsplätze.



Paul Adams: „Die Entscheidung ist mir äußerst schwer gefallen, aber wir reagieren, weil es keine Alternativen gibt!"

Kein schöner Land in dieser Zeit? Selbst im Ländle, wo fleißige Schwaben schaffen, ist nicht mehr alles Gold, was glänzt. Deutsche Wertarbeit steht unter dem Druck der Verhältnisse beim traditionsreichen Göppinger Familienunternehmen Märklin auf dem Prüfstand.

Warum? Zunächst einmal zeitigt die Betriebsvereinbarung zur Senkung der Kosten und Steigerung der Produktivität (siehe MODELLEISENBAHNER, 8/2004) nicht die gewünschten Ergebnisse. Ist damit die „Initiative 20" gescheitert?

„Keineswegs", betont Märklin-Chef Paul Adams und ergänzt: „Wir haben ja die Produktivität deutlich gesteigert." Aber eben nicht in der anvisierten Größenordnung: „Doch die jeweils angestrebten 15 Prozent wurden nicht erzielt", wird Adams auf der Jahres-Pressekonferenz in Stuttgart sagen. Überdies räumt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Märklin-Holding ein Umsatz-Minus von 3,5 Prozent für 2003 ein und stellt für das laufende Jahr „eine nicht zufriedenstellende Auftragslage" fest.

Konsequenz: Die Betriebsvereinbarung, die eine positive Geschäftsentwicklung voraussetzte, wird von der Unternehmensleitung gekündigt, die am 28. September bekanntgibt, dass sie die europäischen Produktionskapazitäten neu ausrichten wird: „Als Folge werden die nicht automatisierbaren, einfachen Montagearbeiten vom Werk Göppingen an die Produktionsstandorte im thüringischen Sonneberg sowie nach Nürnberg abgegeben." Wenig später kommt auch Györ ins Spiel.

„Es ist ein schmerzhafter Prozess, keine Frage", beschreibt Märklin-Chef Paul Adams die Folgen und die Grundlagen der Entscheidung der Geschäftsleitung, 400 Arbeitsplätze in Göppingen abzubauen. Betroffen sind 270 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in der Montage sowie 130 weitere Beschäftigte aus mittelbar mit dieser Abteilung verbundenen Arbeitsbereichen.

Die Pläne werden am 29. September in der Belegschaft bekannt. Die potentiell Betroffenen reagieren nach ergebnislosen Gesprächen zwischen Betriebsrat, IG Metall und Märklin-Geschäftsleitung in der ersten Oktoberwoche mit spontanen Arbeitsniederlegungen, einem Demonstrationszug durch die Innenstadt und der Blockade der Werkstore.

Die Werbetafel am Bahnhof, nur Teil der Wahrheit: Märklins Modelleisenbahnen kommen schon lange nicht mehr allein aus Göppingen.



Fotos (3): Haucke

Inzwischen ist man wieder an den Verhandlungstisch zurückgekehrt. Derzeit laufen die Gespräche noch. Über den Stand der Verhandlungen mag sich Paul Adams nicht äußern: „Wir haben Stillschweigen vereinbart und daran halte ich mich!" Bis zum Redaktionsschluss, drei Tage nach der Jahres-Pressekonferenz, liegt noch immer kein Ergebnis vor.

„So schnell wie möglich", so Adams, wolle er zu einer einvernehmlichen Lösung kommen. Freilich dürfte den um ihre Arbeitsplätze Bangenden nicht einfach zu vermitteln sein, dass der strikte Sparkurs einerseits noch Spielraum lässt andererseits für eine Werbeoffensive mit zweifellos nicht ganz billiger Bandenwerbung im Daimler-Stadion beim VfB Stuttgart, mit Kino- und TV-Werbespots.

Die durchaus innovative Strategie nicht nur zur Markenpflege, sondern auch zur Erschließung neuer Kundenkreise trägt die Handschrift Stephan Unsers, seit Januar als neuer Geschäftsführer für Vertrieb und Marketing verantwortlich. Sie ist Teil einer strategischen Neuausrichtung mit dem erklärten Ziel, „ein modernes, leistungsfähiges Unternehmen, das fit ist für die Aufgaben des kommenden Jahrzehnts", zu schaffen, betont Paul Adams.

Überhaupt ist der Märklin-Chef auf der Jahres-Pressekonferenz in der Galerie der Landesbank Baden-Württemberg bemüht, die positiven Aspekte des Umbruchs im Hause Märklin herauszustellen. So werde mit den schmerzlichen Personalentscheidungen nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit verbessert, sondern auch eine langfristige Arbeitsplatzsicherung für die verbleibenden rund 700 am Standort Göppingen Beschäftigten erreicht.

Außerdem, so Adams, bedeute die Auslagerung der Montage aus dem Stammwerk nach Sonneberg, Nürnberg und Györ eine Stärkung der dortigen Produktionsstandorte. „Und an unseren vier Standorten werden wir auch festhalten. Das ist ein klares Bekenntnis der Geschäftsleitung zu einer hohen Eigenfertigung und hohen Produktionstiefe", betont der Märklin-Geschäftsführungsvorsitzende.

„Entscheidungen auch für mich persönlich eine bittere Erfahrung"



Wie viele der 400 zur Disposition stehenden Arbeitsplätze tatsächlich den Zweigwerken zugute kommen werden, lässt Adams offen. Dazu sei es noch zu früh. Immerhin ist zu erfahren, dass nur ein kleiner Teil Nürnberg zugeschlagen wird, wo künftig die kleinen Spurweiten N und Z konzentriert werden sollen.

Auch wenn in den letzten Jahren die Gewinne immer kleiner wurden, insgesamt ganze 2,5 Millionen Euro von 2001 bis 2003, schreibt das Unternehmen nach wie vor schwarze Zahlen. „Märklin ist ein gesundes Unternehmen", betont denn auch Paul Adams und verweist unter anderem darauf, dass trotz des Umsatzrückgangs von 170,5 auf 164,4 Millionen Euro der Marktanteil ausgebaut und der Export gesteigert werden konnte.

„Qualität, Digitalisierung und Innovationen", so Adams, seien Garanten für die erfolgreiche Zukunft. „Dank unserer Marktstellung und der genannten Strategien werden wir auch im schwierigen Konjunkturumfeld weiter Marktanteile gewinnen und bei Umsatz und Ertrag zulegen!"

Karlheinz Haucke



Mit einer spontanen Arbeitsniederlegung und Protestaktionen reagierten rund 450 potentiell Betroffene auf die Ankündigung der Geschäftsleitung.

Foto: Fromm



Zum Aufnahmezeitpunkt im Winter 1972/73 war 64305 die letzte Lok ihrer Reihe im Bw Aschaffenburg.

Ein PwPost4ü-28 in den 70er-Jahren? Noch 1973 rollte er in Nahverkehrszügen zwischen Aschaffenburg und Miltenberg.

Main-Bummler

Den von Aschaffenburg nach Miltenberg am Main entlang verkehrenden N3311 kann man in H0 und N zusammenstellen.

Der werte Fahrgast hatte 1973 die Wahl, ob er in einem der beiden Altbau-Eilzugwagen oder im vierachsigen Umbauwagen reisen wollte. Für die 38 Kilometer lange Fahrt war eine runde Stunde einzuplanen. Für die Gepäck- und Postbeförderung war den Personenwagen ein PwPost4ü-28 beigestellt. Die Traktion übernahm bis 1973 die Baureihe 64. Die auf dem Vorbildfoto abgebildete 064305 war die letzte Aschaffenburger Lok dieser Baureihe und wurde im Juli 1973 abgegeben. Danach waren 211 dem Zug vorgespannt. Doch zurück zur guten alten Dampflokzeit. In H0 hat man bei der Zugmaschine die Wahl zwischen Fleischmanns und Weinerts 64. Wer auf die Beleuchtung verzichten kann, sollte auch Gützolds Modell einbeziehen, das derzeit



Die Sommeraufnahme zeigt Fleischmanns 64, zwei Roco-Eilzug-, einen Roco-Umbauwagen und Liliputs PwPost4ü-28.

allerdings nur als DR-Ausführung ohne drittes Spitzenlicht erhältlich ist. Da der Zug in der Epoche IV nachgestellt werden soll, müssen alle drei Maschinen sowie gegebenenfalls die Wagen umbeschriftet werden, da es zumeist nur Epoche-III-Modelle gibt. Die Beschaffung der Waggons ist weder in H0 noch in N ein Problem. N-Bahner müssen sich höchstens noch ein paar Wochen gedulden, bis Fleischmann den neu konstruierten PwPost4ü-28 ausliefert. Der kombinierte Post-Packwagen lässt sich

Modelle H0

- **Lok BR 64**
  Fleischmann 4061 (DB Ep. III)
  Weinert 4153 (DB Ep. III)
  Gützold 26303 (DR Ep. III)
- **Eilzugwagen**
  Roco 44550 (Ep. IV), 44546 (Ep. III)
- **Umbauwagen**
  Fleischmann 5128 (Ep. IV), Märklin 4131 (Ep. IV), Roco 45243 (Ep. III)
- **PwPost4ü-28**
  Liliput L329201 (Ep. III)

Modelle N

- **Lok BR 64**
  Fleischmann 7061 (DB Ep. III)
- **Eilzugwagen**
  Roco 24390 (Ep. III)
  Trix 15724 (Ep. III)
- **Umbauwagen**
  Fleischmann 8128 (Ep. IV)
  Roco 24321 (Ep. III)
- **PwPost4ü-28**
  Fleischmann 8636 (Ep. III)

Ein Nachschuss auf den Liliput-PwPost, der hinten vorbildgerecht einen eingezogenen Faltenbalg trägt.

802

***802 Aschaffenburg—Miltenberg—Wertheim—Lauda**

Kursbuch, ZPcR: DB Museum

km																					
	Frankfurt (Main) Hbf	800 ab	...	...	...	3.27	...	...	...	...	✕5.10	...	✝6.56	✕7.27	...	9.31	...	...	10.18	11.50	...
	Aschaffenburg Hbf	an	...	...	...	4.07	...	...	...	...	✕6.35	...	✝7.56	✕8.06	...	10.14	...	...	10.50	12.32	...
km	BD Nürnberg	Zug Nr				■2303 2.			3301		3303 ■ ✕	✝3305 2.	2311 ⑧ 1)	E 1753 ■1)	3307 2.	3309 2. ■			3311 ⑧	E 1591	3313
0	Aschaffenburg Hbf 556	ab	...	...	...	✕5.38	...	...	6.03	...	6.49	□	✝8.11	✕8.18	8.21	✕10.35	...	...	11.41	12.35	12.41
3	Aschaffenburg Süd		...	...	...	5.42	...	...	6.08	...	6.55		8.15	Lauda-	8.25	10.39	...	...	11.45	Frankfurt	12.45
8	Obernau		...	...	...	5.47	...	...	6.13	...	7.00		|	Wiesbad	8.30	10.44	...	...	11.50		12.50
10	Sulzbach (Main)		...	...	...	5.51	...	...	6.20	...	7.05		|		8.33	10.47	...	...	11.54		12.53
15	Kleinwallstadt		...	...	...	5.57	...	...	6.27	...	7.11		|		8.39	10.53	...	...	12.01		12.59
19	Obernburg-Elsenfeld	an	...	...	...	6.03	...	...	6.32	...	7.16		8.27	8.31	8.44	10.58	...	...	12.05	12.48	13.03
		ab	...	...	...	6.06	...	...	6.37	...	7.18		8.28	8.32	8.46	10.59	...	...	12.06	12.49	13.07
20	Glanzstoffwerke		...	...	...	6.08	...	...	6.41	...	7.21		|	Ulm	8.48	11.02	...	...	12.08	(M)-Ulm-Fried	13.09
23	Erlenbach (Main)		...	...	...	6.11	...	...	6.45	...	7.25		|	Wiesbad-	8.53	11.06	...	...	12.12		13.13
24	Wörth (Main)		...	...	...	6.15	...	...	6.49	...	7.29		|		8.55	11.08	...	...	12.15		13.16
26	Klingenberg (Main)		...	...	...	6.19	...	...	6.57	...	7.33		8.37	8.40	8.59	11.12	...	...	12.19		13.20
31	Laudenbach (b Kleinheubach)		...	...	...	6.24	...	...	7.03	...	7.38		8.43	|	9.04	11.17	...	...	12.24		13.25
34	Kleinheubach		...	...	...	6.29	...	...	7.08	...	7.43		8.48	|	9.08	11.22	...	...	12.29		13.29
37	Miltenberg Hbf 566	an	...	...	...	✕6.34	...	...	7.13	...					9.11	✕11.26	...	...	12.33		13.33
	Amorbach	566 an	...	...	...	✕6.50	...	✝7.36	✕7.45	...	...	✝7.48	✝8.53	✕8.50	9.33	11.40	...	...	12.54	...	13.50
	Seckach	an	...	...	...	✕7.53	...	✝8.42	✕8.42	...	...	...	...	...	10.30	12.35	...	...	13.54	...	a14.49
		Zug Nr			3371		3373		3375		3303		3379				3381				

3311 150t	W	BD3,B3,AB3,3B3	Aschaffenbg—Miltenbg	4360	3314	22002
S 2.	S	VT798,VB,VS	Aschaffenbg—Miltenbg			22821

1972 reiste man werktags noch im reinrassigen aus Dreiachsern bestehenden Umbauwagenzug, sonntags im Schienenbus.

Fotos (2): Frickel

übrigens auch hervorragend in Epoche-III-Altbauschnellzüge einstellen. Zehn Exemplare verblieben nach dem zweiten Weltkrieg im Bereich der DB, weniger als eine Handvoll erlebte noch die Epoche IV. Die Baureihe 64 wurde außer vor Nahverkehrszügen auch vor leichten Güterzügen oder Übergaben eingesetzt. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h, die sie vorwärts und rückwärts erreichte, und ihrem guten Beschleunigungsvermögen machte sie auch vor Eilzügen eine gute Figur. Die gute Figur macht der ganze Zug dank der interessanten Wagenreihung auch auf der Modellbahn. *Jochen Frickel*

Der Bummelzug in die Kreisstadt wird schon sehnlich erwartet: Die wenigen Feriengäste wollen Eggebeck noch rechtzeitig vor der Flut verlassen.

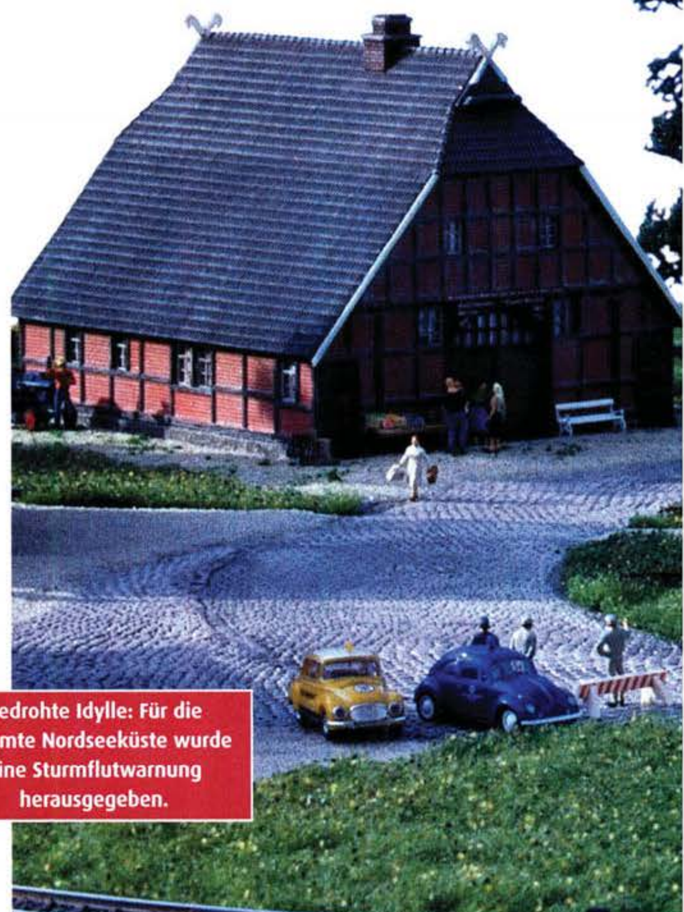
Gutes Werk

Eine H0-Miniaturwelt, konzipiert als Spielanlage: Für Kinder in Not lässt Matthias Fröhlich seine jüngste Schöpfung öffentlich versteigern.

An der Waterkant genießen Feriengäste, vor allem Familien aus dem Kohlenpott, die frische Seeluft. Auch Eggebeck lebt Anfang der 60er-Jahre, wenn auch noch in bescheidenem Umfang, von den Koslowskis, Pelzers und Müllers, die vor allem die Nordseewellen lieben, sich den teuren Urlaub auf einer der Inseln aber nicht leisten können oder wollen. Die Sonne freilich macht sich rar.

Seit Tagen schon jagen dunkle Wolken über den Himmel, erreicht der Wind in Böen bereits Sturmstärke. Das Deutsche Wetteramt hat für den Abend eine Sturmflutwarnung herausgegeben. Und Eggebeck, das keinen Kilometer vom Deich entfernt schon öfter in seiner Geschichte „Landunter" erlebte, rüstet sich für eine unruhige Nacht. Den wenigen Feriengästen hat man dringend empfohlen, abzureisen. Und die sputen sich, den vielleicht für länger letzten Zug in die Kreisstadt noch zu erreichen.

„Das Technische Hilfswerk hat bereits die Küstenstraße →



Bedrohte Idylle: Für die gesamte Nordseeküste wurde eine Sturmflutwarnung herausgegeben.



Lagebesprechung am Freiladegleis: Die Sandsäcke sind umgehend zum Deich zu schaffen.

gesperrt", ruft alarmiert Matthias Fröhlich und stellt noch schnell einen THW-Helfer vor die Warnbake.

Wie? Nein, Fröhlich ist weder der Deichgraf noch ein herkulischer Kraftprotz und Wasserschäden könnten Eggebeck allenfalls drohen, sollte der Karlsruher einmal vergessen, das Badewasser rechtzeitig abzustellen.

„Den Ort gibt's wirklich, unweit der dänischen Grenze", schmunzelt Matthias Fröhlich, aber das eben beschriebene Szenario entstammt seiner jüngsten Miniaturwelt im Maßstab 1:87: 1,4 Meter lang, 1,1 Meter breit, mit Windmühle, Bauernhof und Bahnstation. Und das einzige Gewässer weit und breit ist der schilfumsäumte Dorfteich, auf dem allenfalls der ortsansässige Schwan für Wellengang sorgt.

Die Meeresbrandung, die schäumende, sturmgepeitschte Gischt muss man sich eben dazudenken. Ihre Drohgebärde bleibt jenseits des Modell-Horizonts. Doch die bevorstehende Sturmflut ist unterschwellig gegenwärtig, geschickt ange-



Während Eggebeck bangt, redet Kuno mit seinem Lieblingsschwan.

Kein Kampf gegen Windmühlenflügel: Eggebeck sucht Käufer



Der blanke Hans droht: Das Technische Hilfswerk hat vorsorglich die Küstenstraße für den Verkehr gesperrt.



Stühlerücken bei Brodersens: Die Pelzers aus Dortmund wollen nächstes Jahr wiederkommen.

deutet in scheinbaren Nebensächlichkeiten. Hier warten Sandsäcke neben dem Freiladegleis auf ihren Transport zum Deich oder auf die Warften der Gehöfte. Da signalisiert die improvisierte Straßensperre, dass Gefahr im Verzug ist. Und dort beeilt sich der Schäfer, begleitet von den aufgeregten Hirtenhunden, mit seiner Herde das schützende Hinterland zu erreichen. Auch die Abschiedsszenen auf dem Bauernhof der Brodersens und auf dem Bahnsteig, eigentlich alltäglich, bekommen so eine tiefere Bedeutung.

„Für Norddeutschland habe ich ein ausgeprägtes Faible", sagt Matthias Fröhlich, meint damit eigentlich alles, was nördlich der Mainlinie liegt, in diesem speziellen Fall aber tatsächlich den aus seiner Sicht schon „hohen Norden".

Der Einfall, den Kampf der Küstenbewohner mit den Elementen als übergeordnetes, aber hintergründiges Anlagenthema für seine eingleisige Nebenbahn mit Durchgangsbahnhof, Umfahr- und Freiladegleis zu wählen, „kam mir spontan", verrät der kreative Badener Modellbauer.

Dass er damit und mit der zweiten Idee, diese H0-Anlage nach norddeutschen Motiven zu Gunsten des internationalen Kinderhilfswerks „Unsere kleinen Brüder und Schwestern" zu versteigern, genau das richtige Thema anstößt, ahnte Fröhlich seinerzeit freilich nicht: Das Hilfswerk, das sieben Einrichtungen für Waisen- und Straßenkinder in Mittelamerika und in der Karibik unterhält, wurde von den Wirbelstürmen und den von ihnen ausgelösten Überschwemmungskatastrophen der letzten Monate hart getroffen. „Das Wasser stand und steht ihnen buchstäblich bis zum Hals", hat Matthias Fröhlich erfahren.

„Auch deshalb hoffe ich, dass bei der Versteigerung ein wirklich ansehnlicher Betrag für die Hilfsorganisation erzielt werden kann", betont der 31-Jährige, dessen Engagement eben nicht nur Miniaturwelten gilt. Unterstützung bei seinem selbstlosen Vorhaben fand Matthias Fröhlich bei Modellbahnherstellern und beim MODELLEISENBAHNER, der die Durchführung der Aktion in die Hände nimmt.

Bis zum 31. Dezember 2004 können alle, die helfen wollen, ein Angebot für die hier vorgestellte H0-Anlage inklusive des rollenden Materials abgeben. Gebote sind schriftlich unter dem Stichwort „Eggebeck" an unsere Redaktionsadresse, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee, zu richten. Das höchste Angebot erhält den Zuschlag.



Sturmflutwarnung: Auf dem Weg ins sichere Hinterland ist Schäfer Ohm Bredensen mit seiner kleinen Herde.

Anlagen-Steckbrief

Rechteckige H0-Anlage, Platten-, Rahmenbauweise

Maße: 1,40 x 1,10 m
Erbauer: Matthias Fröhlich
Bauzeit: Zirka 3 Monate
Epoche: III
System: Dreileiter-WS
Gleislänge: Rund 3 m
Gleismaterial: C-Gleis
Rollendes Material: Märklin
Betrieb: Analog, vorbereitet für Digital-Steuerung
Besonderheiten: Schattenbahnhof abschraubbar; Anlage wird für guten Zweck versteigert
Anlagenthema: Eingleisige, normalspurige Nebenbahn mit Durchgangsbahnhof
Vorbild: Kein konkretes, aber nach Motiven aus dem nördlichen Schleswig-Holstein



„Kiekt mol wedder in", verabschiedet sich Jens Dorpmeester auf dem Bahnhof Eggebeck vom Ehepaar Koslowski aus Gelsenkirchen.

Fotos: Matthias Fröhlich

Angelegt ist Eggebeck als Spielanlage. „Man kann viel rangieren", bestätigt Fröhlich und ergänzt: „Auch als Ausstellungsanlage mit Automatikbetrieb eignet sich Eggebeck, ist es doch für Digital-Steuerung vorbereitet".

Nimmt man seine früheren Anlagenprojekte zum Maßstab, ging der rührige Badener diesmal fremd, wenn auch nicht in der Baugröße: „Meine ersten Erfahrungen mit dem Wechselstromsystem", gesteht Matthias Fröhlich freimütig.

Keine schlechten übrigens: „Das C-Gleis hat eindeutige Vorteile und wenn man es richtig einschottert, sieht es sogar ganz gut aus", stellt der sonst überzeugte Zweileiter-Gleichstrom-Anhänger fest. Auch das in der Versteigerung inbegriffene rollende Material, Tenderlok der Baureihe 89, zwei Donnerbüchsen und vier Güterwagen, stammt von Märklin. Beeindruckt hat Fröhlich, dass „man die Waggons auch im Gleisbogen ankuppeln kann."

Auch bei den Gebäuden sammelte der Eigenbauspezialist neue Erfahrungen, bewies sein Können mit Bausatzumwandlungen, etwa dem aus Kibri-Zechenhäusern entstandenen Empfangsgebäude, und Resinbausätzen von Artitec. „Ganz hervorragend", lobt Fröhlich letztere, fand besonderen Gefallen am Zwang zur individuellen farblichen Gestaltung.

Fröhlich wäre nicht fröhlich, böten seine Kreationen nicht die eine oder andere Überraschung. So wird bei Brodersens kräftig eingeheizt, wie man am Qualm aus dem Schornstein unschwer erkennen kann. „Und natürlich dreht sich auch die Windmühle von Faller", ergänzt Matthias Fröhlich.

Die Windmühle? Wohl nach einem Korn zuviel?

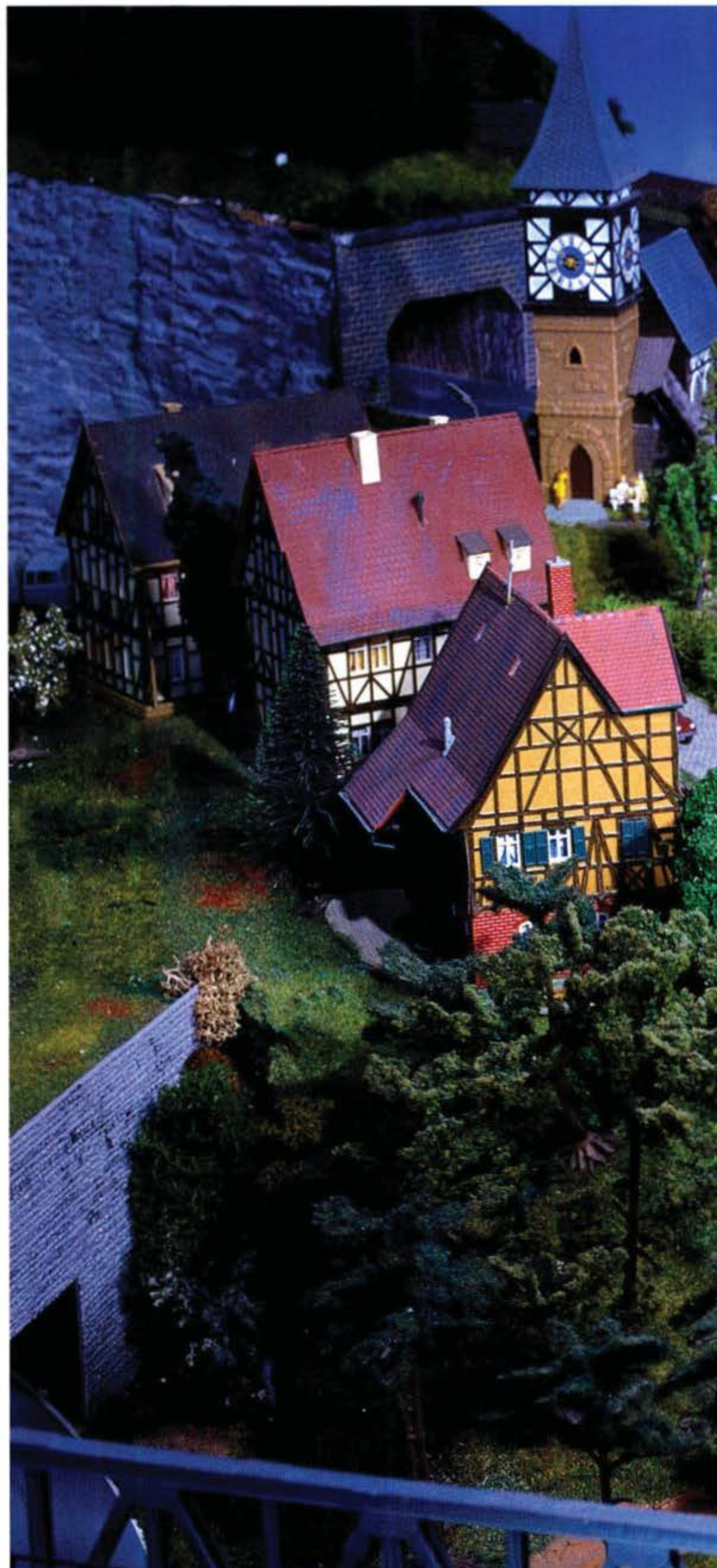
„Die Windmühlenflügel selbstverständlich", lacht der Sozial-Pädagoge und geht zur Schilderung des Straßen- und Landschaftbaues über.

Beim Straßenbelag schwört Fröhlich unverändert auf Moltofill. Das Pflaster ritzte er in bewährter Manier mit einem Vorstecher ein. „Mühselig, aber das Ergebnis kann sich sehen lassen", ist der Modellstraßen-Bauer überzeugt.

Bei der Landschaftsgestaltung kamen gesiebter Vogelsand, Woodland- und Heki-Flor sowie für Gras, Bodendecker und Herbstlaub der Eigenbaubäume Material von Silhouette zum Einsatz. „Es gibt nichts besseres zur Zeit", weiß Matthias Fröhlich, dass Eggebeck sein Geld wert ist, für Kinder in Not allemal! Ein gutes Werk eben!

Karlheinz Haucke

BEWEGUNGSDRANG



Lange Züge, lange Strecken und großzügige Gleisbögen: Alfred Hanselmanns H0-Heimanlage lässt schon ob ihrer schieren Größe manchen Club vor Neid erblassen.

Ausgemacht war als Treffpunkt die Firma Schweickhardt im Waiblinger Gewerbegebiet Beinstein, wo mich Alfred Hanselmann schon erwartet. Kein Zweifel, hier ist der Modellbahner in seinem ureigenen Element. Den Laden glatt leerzukaufen, dürfte aber den wenigsten gelingen. Solchermaßen aufs facettenreiche Hobby eingestimmt, machen wir uns Richtung Murrhardter Wald auf den Weg, Hanselmanns Heimat entgegen.

Der samstägliche Straßenverkehr ist mehr als lebhaft, zum Glück auf der Gegenfahrbahn. Stoßstange an Stoßstange quälen sich Autos samt Insassen, fast am Heck klebend und gelegentlich aufblendend die Kapitäne der Landstraße mit ihren Lastern, Meter um Meter bis zur nächsten Ampelkreuzung. Etliche Baustellen sind dabei dem Vorwärtskommen nicht eben förderlich.

Was wäre die Welt ohne Baustellen? Und wer verstände das besser als zwei Modellbahner auf dem Weg ins Hobbyreich?

Hier lässt es sich wahrlich aushalten. Sanfte Hügel, üppige Weiden, Streuobstwiesen, im Hintergrund bewaldete Berghänge, Gehöfte und schmucke Eigenheime mit viel Platz für spielende Kinder, kaum Verkehr auf der schmalen Nebenstraße im Talgrunde: Eine Bilderbuch-Idylle, wo der Seele Flügel wachsen.

Wie? Nein, wir stehen noch nicht fabulierend inmitten der Miniaturwelt Alfred Hanselmanns, wohl aber sind wir in greifbarer Nähe. Hier also unweit von Auenwald lebt der gebürtige Däferner, fast zu schade, um einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Freizeit, der Modellbahnerei frönend, auf dem eigenen Dachboden zu verbringen.

Platzprobleme? Eigentlich ein Fremdwort für Alfred Hanselmann und doch, man mag es kaum glauben, könnte er sich die eine oder andere Baumaßnahme zwecks Erweiterung seiner H0-Welt unterm Dach durchaus vorstellen. Dabei nennt der 48-Jährige eine über 80 Quadratmeter große Anlage sein Eigen, von deren Ausmaßen selbst mancher Modelleisenbahnverein nur träumen kann. „Man könnte zum Beispiel aufmauern und das Dach neu aufsetzen; das hätte ich vor Jahren gleich machen sollen", sinniert Hanselmann. Und ich kann unschwer erkennen, wie er bereits den so durch die wegfallenden Schrägen gewonnenen Raum in Gedanken verplant. →

In Immeldingen hat's gebrannt. Der Schienenverkehr auf Haupt- und Nebenstrecken war aber zum Glück nicht betroffen.



In Rodenbühl lässt sich's gut leben, auch wenn die jüngsten Baumpflanzungen noch der kundigen Gärtnerhand bedürfen.



Während Winzer Fred Thurgauers Sorge den Reben gilt, wandert das Ehepaar Trollinger mit forschen Schritten durch die Weinberge.



Seit der Fahrdraht auf dem Vormarsch ist, tragen S-Bahnen, zum Teil noch Garnituren der BR 420, die Hauptlast im Nahverkehr.

Doch vorerst ist ohnehin noch genug an der bestehenden Anlage zu tun. Mehr als 80 Quadratmeter wollen halt auch gestaltet sein. Und nicht von ungefähr werkelt der Däferner trotz Unterstützung nun schon seit 13 Jahren mit wenigen Unterbrechungen an und in seinem H0-Reich. Hier an dieser Stelle sind noch Bäume zu pflanzen, dort drüben haben deren Vettern noch lauter Luftwurzeln wie in den Mangroven Floridas, manch Häuschen kann seinen Plattenbau, sprich die noch leicht hochstehende Bodenplatte, nicht verbergen, der Fahrdraht will weitergezogen werden und und und.

„Es sind schon einige Nächte draufgegangen", lacht Alfred Hanselmann ohne Bedauern.

„Wenn andere bei 30 Grad im Schwimmbad liegen, geht Alfred unters Dach", witzelt Hanselmanns Bruder Ingo, der sich inzwischen zu uns gesellt hat. Der ein Jahr ältere Bruder, von Beruf Mechanikermeister, gehört nicht nur zu denen, die Alfred Hanselmann beim Anlagenbau tatkräftig unterstützen, sondern infizierte den Jüngeren überhaupt erst mit dem Modellbahnbazillus.

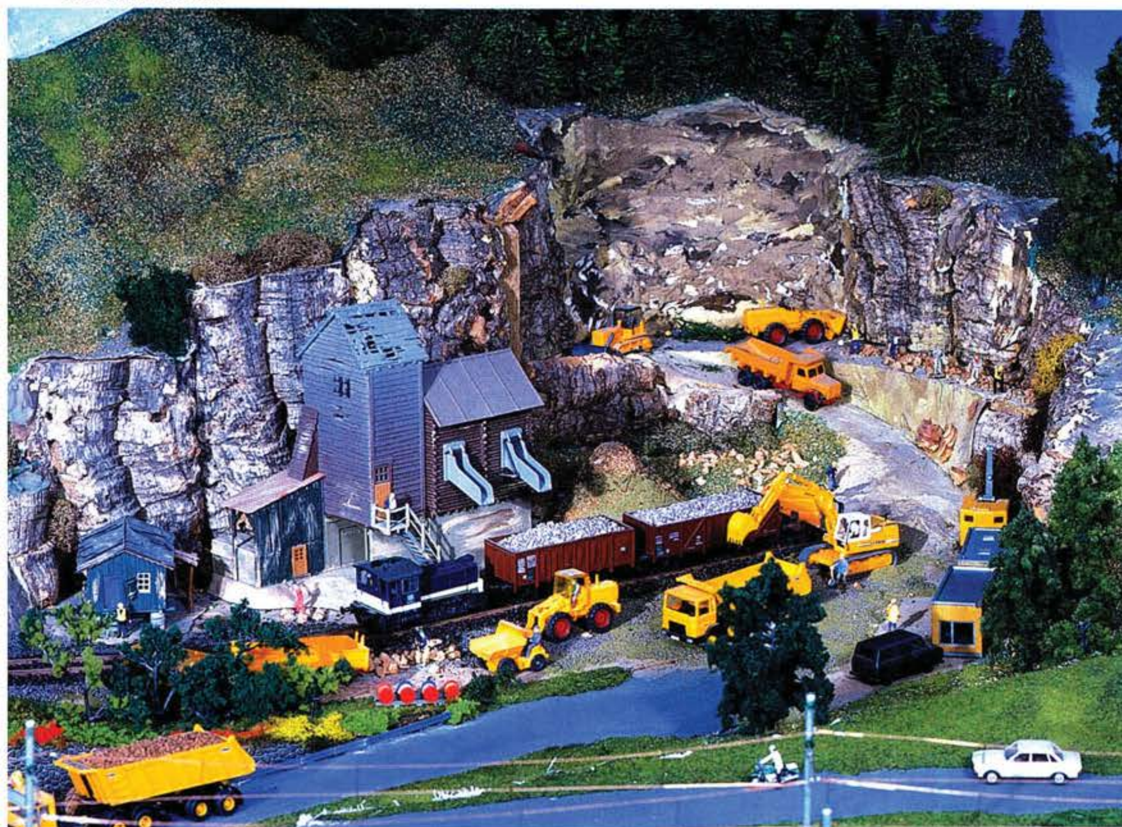
ALLES BEGANN IN DER KINDERZEIT MIT TRIX EXPRESS UNTERM TANNENBAUM

„Das ist lange her", grient Ingo und erzählt von seiner ersten elektrischen Eisenbahn, die er mit zehn Jahren zu Weihnachten bekam: „Ein Kreis, eine Baureihe 80, zwei Wagen, ein Fahrregler."

Wär's nach der Mutter gegangen, hätte Ingo nicht Trix Express, sondern eine Rokal-Startpackung bekommen. Die gab's beim Gemischtwarenhändler. Doch Ingo blieb stur, wollte die kleine Bahn nicht. Und so kam per Katalogbestellung Trix Express ins Haus. Das war 1965.

Zwei Jahre später gab's die erste Platte für den dauerhaften Aufbau „und da kam ich ins Spiel" wirft Alfred Hanselmann ein. Dem Dreischienengleis blieben die Brüder noch bis 1990 treu. Zuletzt hatte die u-förmige Trix-Express-Anlage die stattlichen Ausmaße von rund 24 Quadratmetern. Zwei Bahnhöfe gehörten dazu, der eine fünf-, der andere viergleisig. „Der kleinere war natürlich meiner", schmunzelt Alfred Hanselmann. „Wir schickten uns gegenseitig die Züge zu", ergänzt Ingo Hanselmann,

Horst Stachs Steinbruch am Mühlenkopf floriert. Zu seinen regelmäßigen Kunden gehören Bahn, Tiefbauunternehmen und ein Bildhauer.





Im Sägewerk von Otto Pressler herrscht reger Betrieb. Der hält aber Willi Wackermann und Ernst Lustig nicht von der Frühstückspause ab.

„übrigens unter einer funktionssicheren Oberleitung von Vollmer."

Zu dem Zeitpunkt war Alfred Hanselmann schon längst unter die Sammler gegangen: Roco-Modelle hatten es ihm angetan. „Da habe ich mir so meine Gedanken gemacht, schließlich sollten die Loks auch mal fahren können, und außerdem haben mich die Radien gestört", erzählt Alfred Hanselmann und meint die auf R1 und R2 beschränkten Gleisbögen des Neusilber-Dreischienengleises.

Das war der Anfang vom Ende für Trix Express und der Beginn für die Zweileiter-Gleichstrom-Anlage mit Roco-Line-Gleisen samt Bettung „und Roco-Schienen mit 2,5-Millimeter-Profil auf Merkurbettung", fügt Alfred Hanselmann hinzu, um gleich auch noch zu ergänzen: „Die fin- →

ANLAGEN-STECKBRIEF

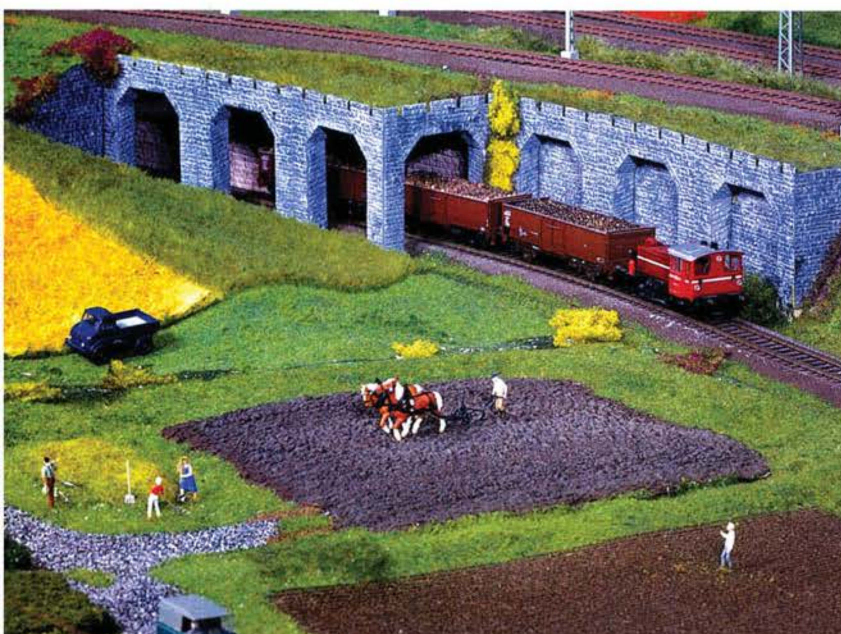
O-förmige H0-Segmentanlage, Rahmenbauweise
Maße: Zirka 14 x 6 m
Erbauer: Alfred Hanselmann mit Unterstützung
Bauzeit: Mit Unterbrechungen seit 1991
Epoche: Schwerpunkt V
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: PC-Steuerung von Gahler und Ringstmeier
Gleismaterial: Roco-Line mit Bettung
Gleislänge: 600 m
Rollendes Material: Roco, Piko, Brawa, Mehano, Lima, Sachsenmodelle, Gützold
Anlagenthema: Zweigleisige Haupt-, eingleisige Nebenbahn
Vorbild: Unbestimmt
Kontakt: Tel. 07191/51823; www.mbfd-auenwald.de.vu



Alfred Hanselmann hat alles dank PC-Steuerung und Stellpult im Griff.

AUF EINEN BLICK

Name: Hanselmann
Vorname: Alfred
Alter: Jahrgang 1956
Geburtsort: Däfern bei Auenwald
Familienstand: Ledig
Beruf: Gelernter Einzelhandelskaufmann, Berufskraftfahrer
Hobbys: Modellbahnbau, Skifahren (bis zum Bandscheibenvorfall)
Sport: Fußball (bis zur A-Jugend), Tennis
Lieblingsmusik: Klassische Orchester-Musik, Irish-Folk, „als Busfahrer muss ich jede Richtung ertragen"
Lieblingsgericht: Schwäbische Hausmannskost, z. B. Rostbraten, Rinderroulade mit Spätzle und Salat, selbstgebackene Apfelkuchen mit selbstgeernteten Äpfeln von Streuobstwiesen



Im Museumsdorf wird nach alter Väter Sitte gepflügt, während die Köf II mit einer kurzen Übergabe auf dem Weg nach Tolksstetten ist.

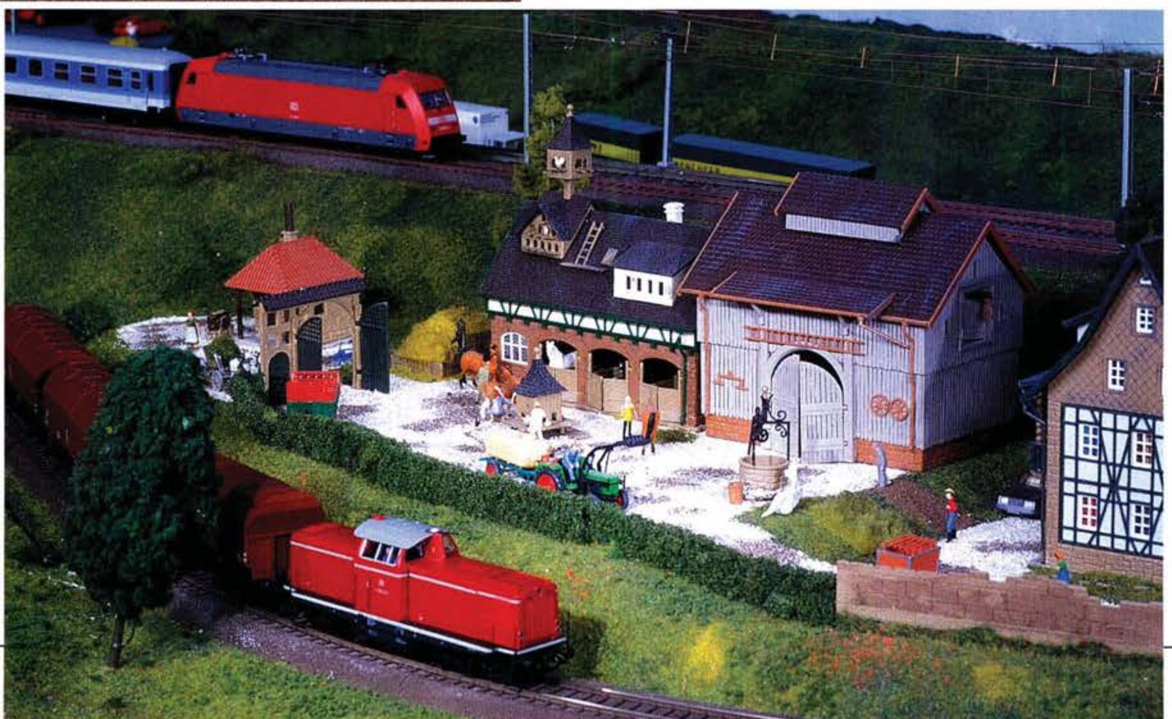
den sich heute nur noch in den nicht sichtbaren Bereichen."

Ein gutes Jahr verging allein mit der Planung. „Das meiste hatte ich schon im Hinterkopf", verrät Alfred Hanselmann und dann erläutert der gelernte Einzelhandelskaufmann, der nebenher auch noch Busse kutschiert, welche Voraussetzungen seiner Anlage letztlich das Gesicht gaben. „Lange Züge auf langen Strecken mit großzügigen Radien", stellte sich der damals 34-Jährige vor, und der ganze Betrieb sollte sich nicht nur auf einer einzigen Ebene abspielen. „Außerdem war noch ein bereits fertiggestelltes Bahnbetriebswerk in die neue Anlage zu integrieren", erinnert sich Ingo Hanselmann. „Nicht zu vergessen", ergänzt nun wiederum Alfred Hanselmann, „die Vorgabe, dass von jedem Gleis in jedes andere Gleis zu gelangen sein sollte."

Ehe nun aber ans eigentliche Werk gegangen werden konnte, musste erst einmal der Dachboden entrümpelt werden. Alle drei Brüder, auch Jürgen, der Jüngste und sonst eher an Flugzeugen interessiert, machten sich an die staubige Arbeit. „Kaum zu glauben, was da so zusammenkommt", lacht Ingo heute.

Zu sehen ist davon nichts mehr. Die Rundum-Segmentanlage, nach und nach in offener Rahmenbauweise entstanden, füllt den gesamten Bodenraum. Warum unsereins trotz der o-förmigen H0-Welt ohne Kriechgänge oder hochzuklappende Anlagenteile in deren Mitte zum Rundumblick ansetzen kann, offenbart erst der Rückweg zur Treppe: Im Treppenhaus rauschen die Züge auf Augenhöhe über eine schmale, nur nach vorn offene Verbindung. Das ist von unten nicht zu erkennen. Den Traum wohl fast jeden Modellbahners, Tunnel durchs Mauerwerk in benachbarte Zimmer vorzutreiben, hat Alfred Hanselmann verwirklicht. Der Haussegen hängt trotzdem nicht schief: „Mit Familie wäre wohl nicht nur das nicht möglich gewesen", meint der Junggeselle lakonisch.

Anlagenthema ist eine zweigleisige, irgendwann komplett elektrifizierte Hauptstrecke mit zwei Hauptbahnhöfen und eingleisiger Nebenbahn. Während ich im ersten



Zum Leidwesen von Landwirt Ingolf-Oskar Hantelmeier beschränkt sich der Verkehr auf der Stichbahn nicht auf den zweistündlichen P-Zug.

Hauptbahnhof Auwald am Darber: Wie man sehen kann, ist bereits die millionenschwere Wiederinbetriebnahme des VT 11.5 gelungen.

ABSOLUT SICHERER FAHRBETRIEB MIT 60 ZÜGEN DANK DER PC-STEUERUNG

Augenblick noch geneigt bin, aufgrund der Anlagenform auf ein riesiges Oval zu tippen, belehrt mich Alfred Hanselmann schon eines besseren: „Die Strecke folgt dem Hundeknochenprinzip!"

Einige Blinzler aus der Hocke in die Unterwelt bestätigen das und verraten mir außerdem, woher all die verschiedenen Zuggarnituren kommen, die mal langsamer, mal schneller die Phantasie-Landschaft, allerdings mit Anklängen an baden-württembergische Motive, neben Fallers Car-System mit Bewegung erfüllen. Fünf Schattenbahnhöfe schicken die Züge auf die Reise in die Oberwelt, für deren Rohbau – Drahtgewebe mit Fugenfüller – Alfred Hanselmann, für deren noch nicht völlig abgeschlossene Feingestaltung Bruder Ingo verantwortlich zeichnet.

Und immer wieder kommen neue Züge zum Vorschein. Hier schießt gerade ein ICE 3 vorbei, dort drüben schnauft eine 44 mit einem langen Erzzug über die langgezogene Steigungsstrecke, wird passiert von einem ÖBB-Schnellzug, dem wiederum im Blockabstand der legendäre „Capitol" folgt. Derweil wartet im Hauptbahnhof der VT 11.5 auf den Abfahrauftrag. Ein langer Kesselzug benutzt gleichzeitig die Güterumgehung. „Ich habe ein Faible für Ganzzüge", betont Alfred Hanselmann und gesteht, dass es ihm dabei nicht so sehr auf die Epoche ankommt.



Fotos: Stirl

Macht auch im Detail einen guten Eindruck, doch Oberleitungsbetrieb ist nicht vorgesehen.

Schwerpunkt sei zwar die Epoche V, aber „wir fahren, was uns gefällt." „Doch mit realistischen Zugzusammenstellungen", stellt Bruder Ingo klar.

Verliert man da nicht mal den Überblick?

„Ich vielleicht schon, der Computer nicht", schmunzelt Alfred Hanselmann und ergänzt: „Die PC-Steuerung von Gahler und Ringstmeier ist die ideale Lösung für die 100-prozentige Fahrwegsicherung." Und wie zum Beweis entgleist just jetzt der ICE. Kein Problem, der Block wird als belegt gemeldet. Auffahrunfälle, Flankenfahrten? Ausgeschlossen! Da steht den öffentlichen Vorführungen, sonntäglich ab 5. Dezember (Kontakt siehe Kasten) nichts im Wege!

Karlheinz Haucke

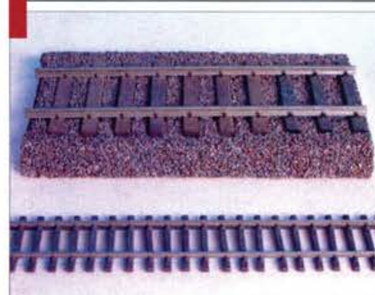
MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ H0-Packung mit Epoche-II-Schnellzug



Der Epoche-II-Schnellzug Berlin – München wurde im elektrifizierten südlichen Abschnitt vom DRG-Paradepferd, der BR E 19, befördert. Das H0-Set wird aus der Lok, einem Pw4ü-37, einem AB4ü-35 (alle Bild), einem Speisewagen WR4ü-35 und einem C4ü-35 gebildet. Als Ergänzung stehen noch C4ü-35 und BC4ü-35 bereit. N-Bahner finden in ihrem DRG-Set den Personenzug mit einer BR 62 und vier Donnerbüchsen der Gattungen Pwi-30, Ci-28, Bi-29 und Cid-27 vor. Zur Verlängerung des Zuges bietet Fleischmann noch einen BCi-28 und zwei Güterwagen an. N-Bahnern verschafft der nunmehr mit einem DCC-Decoder ausgestattete Schleifwagen saubere Schienen.

MUSCHAL ▸ Gleise in 0 und H0



Für Spur H0 vertreibt Heinz Muschal Gleise mit Profilhöhen von 1,8 (vorne) und 2,5 mm auf Kunststoffschwellenbändern. Außerdem werden Styrodur-Gleisbettungen (hinten, Spur 0) mit Kork- oder Echtstein-Beschotterung (in den Farben Rostrot, Hellgrau und Ocker) geliefert. Weichenbausätze werden in H0 und 0 mit Lindenholzschwellen, Schienenplatten aus Presskarton und speziellen Hakennägeln angeboten. Info: Heinz Muschal Modellbau, Schulstr. 6, 79288 Gottenheim, Tel. (0665)7201.

US-Corner



Fotos (2): C. Fricke

Kräftig und schnell waren die Berkshires beim Vorbild.

Die Maschinen mit der als Berkshire bezeichneten Achsfolge 2-8-4 waren Dampfloks für schnelle Güterzüge. Die Beförderung eilbedürftiger Güter wie Milch, Obst, lebendes Vieh und Post waren ihre Domäne. So machte das Vorbild des Life-Like-Modells der Virginian mit einer gemessenen Geschwindigkeit von 89 mph (ca. 140 Km/h) auf der Nachbarbahn Norfolk & Western von sich reden. Dabei hatte sie einen 3500-Tonnen-Zug am Haken. Die H0-Berkshire von Life-Likes Heritage-Steam-Collection ist sehr gut detailliert und entspricht in der Technik dem heutigen Standard. Sie ist mit Digitalschnittstelle ausgerüstet (im Tender ist genug Platz für Sounddecoder und Lautsprecher), hat Kadee-kompatible Kupplungen, einen Hochleistungsmotor mit einseitig angeflanschter Schwungmasse. Die Berkshire-Modelle von Life Like gibt es in einigen Varianten, die sich in Details und eben in der Beschriftung von der 505 der Virginian unterscheiden. Weitere Bahngesellschaften für die von Brawa vertriebene Maschine: Chesapeake & Ohio (drei verschiedene Betriebsnummern), Pere Marquette und Nickel Plate Road (zwei Nummern). Einige Züge des New-York-Central-Systems befuhren Strecken mit kleinerem Lichtraumprofil an der Ostküste der USA. Daher hatten die NYC-Cabooses der Reihe 19000 eine wesentlich niedrigere Cupola (Aussichtskuppel für den Zugführer) als die anderer Bahnen. Das Trix-Modell hat Radsätze mit RP25-Radsätzen und eine Kadee-Kupplung in der KK-Kulisse. Die Märklin-Variante rollt auf Märklin-Rädern und hat eine Märklin-Kurzkupplung. Besonders die Struktur der Holzaufbauten und der Dachtrittbretter gefallen, ebenso der schlanke Schornstein des Ofens. Klassische Backsteingebäude findet man noch heute in vielen amerikanischen Städten. Das H0-Eckhaus, in dem die Tageszeitung Daily Examiner ihre Heimat gefunden hat, wird von Walthers als Bausatz angeboten und ist im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.walthers.com.

Zu jedem klassischen US-Güterzug gehört auch ein Begleitwagen.



POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *Transportbahnpostwagen in H0*



Den vor zwölf Jahren mit Epoche-IV-Anschriften aufgelegten Transportbahnpostwagen Post 2-t/13SS gibt es nun in der Epoche-III-Version (Bild). Das H0-Modell fertigt Märklin exklusiv für die Ettlinger. Info: Post-Museums-Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, E-Mail info@post-museums-shop.de, Tel. (07243)700766, Fax (07243)700752.

MINIATURMODELLE ▸ *GAZ 51*



Der Prototyp des GAZ 51 war bereits 1937 fertig entwickelt, der Lastwagen gelangte aber erst 1946 in Serienproduktion. 1975 liefen die letzten der unter anderen als Pritschenwagen und Sattelzugmaschinen gebauten Zweiachser vom Band. Die Bezeichnung der Version mit Allrad-Antrieb lautete GAZ 63. Das lettische H0-Kunststoff-Fertigmodell wird in Deutschland von MR VBB vertrieben. Info: MR VBB, Marina Reich, Johanna-Just-Str. 11, 14480 Potsdam, E-Mail: reich-potsdam@t-online.de.

FALLER ▸ *Scharfe Modellbauhilfen*

Als patinierten Modellbausatz liefern die Gütenbacher die Kohle-Sturzbühne im Maßstab 1:160 aus. Nützliche Hilfen für Modellbauer und -bauerinnen sind das Kreisschneide- und Zeichengerät sowie das Bastelset mit Messer, Skalpell, Ersatzklingen, Schere, metallenem Lineal und Arbeitsunterlage. In H0 geht's dem Rasen an den Kragen: Der Rasenmäher mit echtem Antrieb sorgt für kurze Halme.

LGB ▸ *Disney-Train-Adventure-Set in IIm*



Dieses außergewöhnliche Spiel bietet die Kombination aus Gesellschafts-Spiel und Modelleisenbahn nicht nur für Kinder. Hier kann jeder abwechselnd Lokführer sein und auch aktiv in das Spielgeschehen eingreifen. Im Innenraum des 1,30-m-Ovals wird ein achtteiliges Großpuzzle zusammengesetzt. Darauf ist ein Riesen-Spielplan mit einer bunt illustrierten Darstellung eines Disneyland-Parks mit vielen Abenteuer-Stationen abgebildet. Der Zug besteht aus einer zweiachsigen Lokomotive, einem Aussichtswagen für die Disney-Spielfiguren Micky, Minni, Goofy und Donald und einem offenen Güterwagen. Zur Spielwarenmesse 2004 wurde das Spiel mit dem Toy-Innovation-Award ausgezeichnet.

MODELLBAHN AKTUELL

MODELLTEC ▸ Switchboard 2000 MT



Das Switchboard 2000 MT ermöglicht einen Anschluss des S.E.S.-Gleisbildstellwerks und anderer Stellwerke mit Momentimpuls-Tastern an das Märklin-Motorola-Digitalsystem. Es ist kompatibel mit Märklins Stellpult 6041 und dem MT-Vorläufer Switchboard 2000. Auch ein Anschluss an Uhlenbrocks Intellibox ist möglich. Info: Modelltec GmbH, Breitenbachstr. 11-12, 13509 Berlin, Internet: www.switchboard2000.de.

FBL ▸ VT22 der Kleinbahn Weidenau – Deutz in H0

Das Modell des VT 22, der zusammen mit VB 23 geliefert wird, basiert auf Rocos VT 98. Den VB 24 gibt es einzeln. Bestellungen werden noch bis zum 30.11.2004 entgegengenommen. Info: Förderverein Bahnhof Littfeld, Bernhard Schumacher, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732)86647, Internet: www.ag-eisenbahn.de.

WIKING ▸ Radlader, Bagger und Quad in H0



Im unwegsamen Gelände zeigen die Berliner Flagge: Das sechsrädrige Rosenbauer-All-Terrain-Vehicle (Bild links) und das auch als Quad bekannte Fun-Mobil (vorne rechts) setzen die Reihe ungewöhnlicher H0-Neukonstruktionen aus dem Hause Wiking fort. Topaktuell sind auch der Kramer-Radlader 280 (hinten links) sowie der VW-Caddy-Transporter. Für den Feldeinsatz gerüstet zeigen sich der historische MAN 4R3 mit Mähbalken und der moderne Claas Lexion 480 aus Harsewinkel, der jetzt als Maispflücker anrollt. Für Klassiker-Freunde eine Augenweide ist das DKW-Set mit vier Pkw und passendem Autotransporter. Im Rahmen der Modellpflege erscheinen der Löffelbagger von Orenstein und Koppel in neuem Gewand (hinten rechts) sowie Autoklassiker wie der britische MG-A, der Opel GT und ein weiterer Buckel-Volvo, diesmal in Schwarz.

ROCO ▸ *01.5 mit Boxpok-Rädern in H0*



Das DR-Paradepferd 01.5 erhält Boxpok-Räder, eine Teilverkleidung unter dem Umlauf und eine kegelige Rauchkammertür. Mit den einheimischen Mitteleinstiegswagen stellen die Österreicher einen wichtigen Wagentyp vor. Die im exakten H0-Längenmaßstab gehaltenen Vierachser erscheinen zunächst in der Jaffa-Lackierung genannten Epoche-IV-Farbgebung. Die als Sonderserie aufgelegte Licht-ins-Dunkel-Lok 1116.200 wird jetzt ausgeliefert. Als Epoche-III-Formvariante rollt das ÖBB-Krokodil 1189 in tannengrüner Lackierung an. Ebenfalls eine Formveränderung erfuhr die belgische Nohab-Diesellok, die jetzt mit fünf Scheinwerfern und geänderter Lüfterpartie daherkommt. Die moderne Diesellok ER 20 erhält das Outfit der Siemens-Dispolok GmbH.

PMT ▸ *Bahnmeistereiwagen in H0*



Bahnmeistereiwagen kommen beispielsweise in Bw und Aw beim Transport schwererer Bauteile zum Einsatz. Es gibt auch solche mit Leitern beim Fahrleitungsbau. Noch heute findet man beim Vorbild etliche dieser Wagen. Die Modelle werden im Zweier-Set geliefert. Info: Profi Modell Thyrow, Dipl.-Ing. Werner Hammer, Bahnhofstr. 6, 14974 Thyrow, Tel. (033731)80663, Fax (033731)70540, Internet: http://www.pmt-modelle.de.

CONRAD ▸ *Kupplung bei Taurus geändert*



Die bei der Probefahrt im letzten Heft des MODELLEISENBAHNER als zu hoch kritisierte N-Kupplung beim Taurus wurde zwischenzeitlich geändert. Seit Ende September kommen nur noch Loks mit der neuen Kupplung (oben) in den Handel.

MODELLBAHN AKTUELL

PIKO ▸ *Großraum-Schiebewandwagen in H0*



Eine H0-Neukonstruktion ist der Großraum-Schiebewandwagen Hbbills311 (Bild), den die 185 mit Railion-Beschriftung, neu im Hobby-Sortiment, am Haken hat. Wie die 185 ist auch die Siemens-Dispolok ES64 F4-001 in der Gleichstrom-Version mit digitaler Schnittstelle, in der Wechselstromausführung mit Digital-Decoder ausgestattet. Für „Klosterfrau" mit dem bekannten Melissengeist rollt der gedeckte Güterwaggon Gbs254, noch mit DB-Keks, durch Epoche-IV- und -V-Miniaturlande. Die Liste der Epoche-II-Bierwagen mit Bremserhaus verlängert sich um Würzburger Hofbräu und Aldersbacher. Bereits die erste Variante der letztjährigen DR-Kalkkübelwagen-Neukonstruktion, die Hallenser Buna-Version, ist beim Fachhandel eingetroffen.

MODELL-CAR-SERVICE ▸ *EKU-Unimog in H0*

Zwei Brekina-Sondermodelle zur Kulmbacher Bierwoche 2004 bereichern im Maßstab 1:87 Epoche-III-Anlagen. Den Krupp-960 als Pritschen-Hängerzug gibt es mit weißem Fahrerhaus oder mit wappenverzierter Fahrerkabine. Der Unimog 411 mit Anhänger und zwei Tanks macht Werbung für „EKU - Erste Kulmbacher Actien-Brauerei". Der Unimog mit festem Fahrerhaus ist auch mit offener Pritsche und Flaschenkästenbeladung erhältlich. Infos: Modell-Car-Service Höhn, Bürgermeister-Angerer-Str. 3, 95336 Mainleus, Tel. (09229) 979277, Fax (09229) 979278, Internet: www.modellcarservice.de.



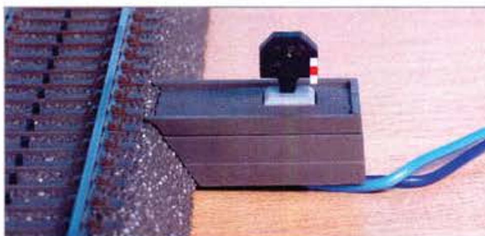
DR. KUNZE ▸ *NVAG-Waggon in TT*



Aktuelle Epoche V und trotzdem historisch: Das TT-Modell des gedeckten Güterwagens G20 hat einen Waggon der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe-AG (NVAG) zum Vorbild, die zum 31. Dezember 2003 ihre Aktivitäten einstellte. Das limitierte Modell produziert TT-Modellbauer Dr. Jürgen Kunze ausschließlich für die Firma Modist. Info: Fa. Modist, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid.

MÄRKLIN ▸ *Licht-Gleissperrsignal in H0*

In der Hobby-Produktlinie kommt jetzt das bodennahe H0-Licht-Gleissperrsignal (Bild) in den Fachhandel. Ausgeliefert wurde auch das C-Anschlussgleis für „Märklin Systems". Bei der SNCF ist das Vorbild des H0-Taschenwagens mit Calberson-Auflieger im Einsatz. Miniclub-Fans dürfen sich auf das Seitenentladewagen-Set mit Wiebe-Beschriftung freuen.



VIESSMANN ▸ *Masten mit H-Profil in H0*



Der H-Profil-Mast wird seit 1957 an räumlich beengten Stellen eingesetzt. In Verbindung mit anderen Auslegerformen findet man diese Art Mast auch bei anderen europäischen Bahngesellschaften. Die H-Profil-Masten von Viessmann werden aus Metall gefertigt. Durch den geringen Platzbedarf wird der H-Profil-Mittelmast (Bild) beim Vorbild oft im Bahnhofsbereich an Stelle von Quertragwerken eingesetzt. Beide Ausleger des H-Profil-Mittelmastes sind elektrisch voneinander getrennt. Da dieser Mast in der Regel zwischen zwei Gleisen positioniert wird, gibt es an dem Grundträger keine Zunge zur Anpassung an verschiedene Gleissysteme. Mit dem Lokdecoder DHL 161 bietet Viessmann den nach eigenen Angaben kleinsten Multiprotokolldecoder (13,8 x 9,0 x 1,8 mm) an. Er versteht DCC- und Selectrix-Befehle. Ansteuern lassen sich Gleichstrom-, Glockenanker-Motoren sowie Märklin-Wechselstrom-Motoren mit Hamo-Magnet. Der lastgeregelte Decoder liefert einen maximalen Motorstrom von 1000 mA und hat zwei Lichtausgänge.

MODELL-WAGNEREI ▸ *H0-Fuhrwerke*



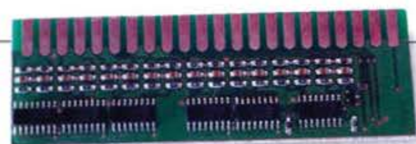
Messingätzteile, Resinguss und Holz sind die Bestandteile der filigranen H0-Fuhrwerke und -Karren, mit denen die Modell-Wagnerei eine Epoche-I-Lücke schließt. Als erste Miniaturen in Kleinserienqualität erscheinen gerade die Bretterfuhre (links), der Lieferwagen der Fleischerei Meyerhofer (rechts) und der Fasskarren (mitte). Bestellungen nimmt die Modell-Wagnerei schriftlich entgegen. Infos: Eugen Häusler, Römerstr. 145/22, CH-8404 Winterthur; Eva Opletal, Jedlersdorferstr. 182/1/20, A-1210 Wien.

MINIBAUMA ▸ *Schotter-Imitat*



Nach Firmenangaben kein Abfallprodukt ist das Granulat (Bild), das als Schotter und Lkw- beziehungsweise Waggon-Ladung in verschiedenen Farben und Körnungen geliefert wird. Von Vorteil ist das geringe Gewicht, das Styropor- oder andere Einsätze überflüssig macht. Die Kornform ähnelt mit ihren Bruchkanten Naturschotter. Auch letzteren bietet Otto Thiele für die Spuren 0 und I in Basaltgrau an. Info: Minibauma, Thiele GmbH, Postfach 1827, 58213 Schwerte, www.miniBAUMA.com, Tel. (0231) 1297300, Fax (0231) 1297301.

MODELLBAHNSTEUERUNG.DE ▸ *S88-Rückmeldemodul*



Das Rückmeldemodul (Bild) eignet sich zum Anschluss an Märklins 6021, Uhlenbrocks Intellibox und andere mit S88 kompatible Systeme. Die Länge der Datenleitung wird nach Kundenwunsch gestaltet. Mit dem Modul lassen sich 16 Kontakte überwachen. Abmessungen LBH: 91 x 30 x 3 mm. Für das in der vergangenen Ausgabe vorgestellte Universalmodul ist jetzt ein Gehäuse erhältlich. Info: Modellbahnsteuerung.de, Michael Franke, Kastanienstr. 14, 07646 Laasdorf, Tel. (173)3824269, Fax (036428) 55282, Internet: www.modellbahnsteuerung.de.

MODELLBAHN AKTUELL

NMJ ▸ *Nohab Di3 der NSB in H0*


Foto: C. Fricke

Die 1954 gebaute Di 3.602 machte als Musterlok des Herstellers Nydquist & Holm A.B. (NOHAB) Vorführfahrten in ganz Europa, bis sie 1957 endgültig zur norwegischen Staatsbahn NSB gelangte. Dort war sie zunächst in der hier vorgestellten grünen Lackierung im Einsatz. Die Basis-Modelle fertigt Heljan exklusiv für NMJ, die die Maschinen ihrerseits noch mit NSB-typischen Details ausstatten. Info: Norsk Model Jernbane A/S, Strömsveien 102, N-2010 Strömen, Tel. (0047)64845730 (Kommunikation auch in Deutsch), Fax (0047)64845739, Internet: www.nmj.no.

SCHUCO ▸ *US-Trucks in H0*



Als Boley-Lizenzfertigung erscheinen nun in der Schuco-Edition 1:87 amerikanische Einsatzfahrzeuge. Der Laddertruck (Bild links), ein Drehleiterfahrzeug von S&S, der Policetruck (Bild rechts) der taktischen Einsatzkräfte, International-Typ 4100, Baujahr 2001, der S&S-Firetruck-Tankwagen, ein 96er-Firetruck sowie eine Ambulanz, beide auf International-4000-Basis, beleben US-Modellbahnszenarien.

TRIX ▸ *Interfrigo-Kühlwagen in H0*



Als Heimatbahnhof weist das H0-Modell des Interfrigo-Kühlwagens (Bild) Chiasso aus. Das Vorbild ist im internationalen Schienenverkehr für die Hamburger Bananen-Import-Export-Firma Bieger unterwegs.

LILIPUT ▸ *DR-Schnellzugwagen in H0*

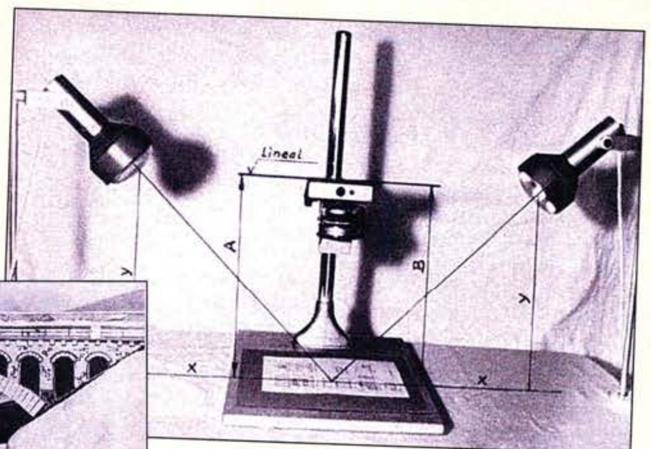


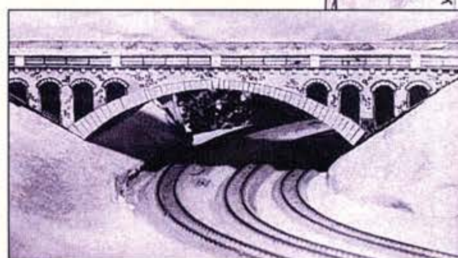
Der DR-Schnellzugwagen B4ü erscheint als Epoche-III-Modell.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 26 JAHREN: Selbstherstellung von Modellbahn-Bauten mittels Fotografie

● Fotos selbst entwickeln und vergrößern war in der DDR ein beliebtes Hobby, und mancher Eisenbahn- und Modellbahnfreund war gleichzeitig ein guter Fotoamateur. Mit Hilfe der Fotografie konte man sich Umrechnungsarbeiten ersparen, indem man ein gewünschtes Motiv fotografierte und dann vom Negativ auf Fotopapier im richtigen Maßstab eine Modellansicht herstellte. Diese konnte dann ausgestanzt oder ausgeschnitten, auf Karton aufgezogen und weiter detailliert werden. Helmut Fischer aus Berlin fertigte auf diese Weise Gebäude und Brücken in N. Da die Kleinbild-Vergrößerungsgeräte ein größeres Format als 18 x 24 Zentimeter nicht zuließen und die Vorlagen eben waren, empfahl Fischer den Einsatz dieser Technologie bevorzugt für N und TT.







MESSE-KALENDER

18. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbahn Süd, Stuttgart.
19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.
19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbauwelt 2004, Hamburg.
19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbau West, Rheinberg.
19. – 21. NOVEMBER 2004: Schweizer Spielemesse, CH-St. Gallen.

ROCO

Om in die Schweiz

● Im Zuge der Neustrukturierung des Roco-Programms wurde das schon im Jahre 2000 eingestellte Om-Schmalspurprogramm „Alpin-Line" an eine neu gegründete Firma „Alpin-Line GmbH" mit Sitz in der Schweiz verkauft. Der neue Eigentümer besitzt Formen und Markennamen. Im Mittelpunkt des vorhandenen und auszubauenden Programmes bleiben die meterspurigen Schweizer Schmalspurbahnen wie RhB, MGB und SBB Brünig/LSE. Die Fertigung soll ebenfalls in der Schweiz erfolgen.

MEB 11/2004

Korrektur

● Ing. Gerhard Walter teilte uns mit, dass der in Heft 11 auf Seite 98 abgebildete Normalspur-Spezialwagen zum Transport von Schmalspur-Fahrzeugen nicht aus seinem eigenen, sondern aus dem Bemo-Programm stammt. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen.

MESSE-RÜCKBLICK

Suisse Toy in Bern



Foto: A. Schmutz

Einen Größeneindruck vermittelt dieses Bild von der vielbestaunten Anlage des Modellbauteams Köln nach dem Vorbild der Lötschbergbahn.

● Zum fünften Male fand in der vorletzten Septemberwoche die nationale Spielwarenmesse der Schweiz auf dem Gelände der Bern-Expo-AG statt. Zwar beeindrucken die Zahlen, 55000 Besucher an fünf Tagen etwa oder mehr als 200 Aussteller. Von den Modellbahnherstellern waren aber nur die großen Firmen vertreten, so Märklin, Roco, Fleischmann, LGB und Hag. Andere Hersteller, besonders Kleinserienproduzenten, fehlten, bis auf die für die Schweiz spezialisierte Firma Bemo etwa waren weder Lemaco noch Lima oder Rivarossi zu sehen – obwohl eine vollständige Abwicklung der Lima-Gruppe nicht bestätigt ist. Dafür beeindruckten die gezeigten Anlagen um so mehr. Das Modellbauteam Köln beispielsweise zeigte eine 24 Meter lange, vier Meter breite und bis 3,5 Meter hohe H0-Anlage der Lötschberg-Südrampe. Eine ganze Halle stand Modellclubs und Händlern zur Verfügung. *as/hb*

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Petrovitsch

ÜBUNG FÜR ERNSTFALL

Havariert ein ICE im Tunnel einer Neubaustrecke, ist schnelle Hilfe das oberste Gebot und Üben Pflicht.


Foto: Stock

VORSICHT, HOCHSPANNEND!

Obwohl Hochspannungsfahrleitungen vor 30 Jahren die Zukunft schienen, setzten sie sich nicht durch.

Außerdem

Weiße Weihnacht

Der Winter hält Einzug in Jörg Chocholatys Werkstatt. Sein stimmungsvolles Diorama zeigt die Gestaltungsmöglichkeiten.

Damm-Präsent

Ganze 60 Zentimeter lang ist der Z-Hindenburg-Damm, den Manfred Wilhelm als kleine Geburtstagsüberraschung baute.

Aus für Bgh-Wagen

1955 erschienen die ersten DR-Neubauwagen für den Berufsverkehr. 1995 fuhren die allerletzten im Raum Aue.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

DAMPFWOLKEN ÜBERM SCHWIBBOGEN: WINTERMÄRCHEN IM WESTERZGEBIRGE

Weihnachtspyramiden, Räuchermännchen und die Bergmannskappelle: Wenn dann übern Schnee noch Dampffahnen ziehen, ist die Feststimmung perfekt.

Foto: Schulz

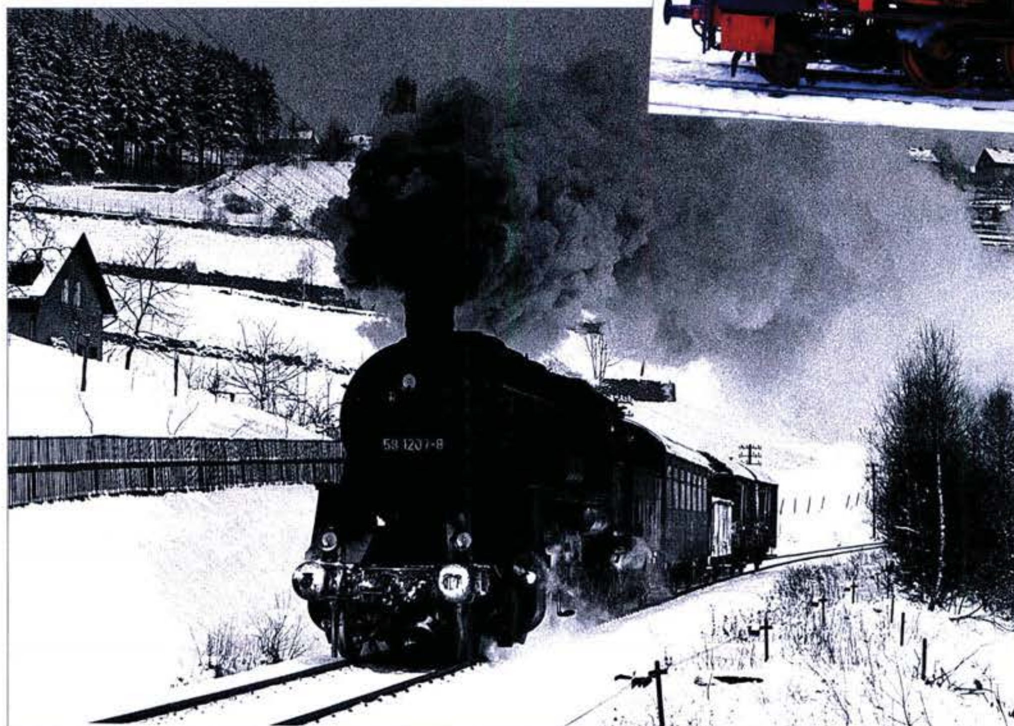


Foto: Wollny

ALTERSSITZ FÜR H0-SCHIENENBUSSE

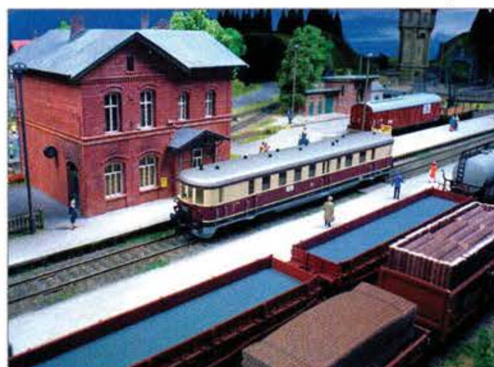
Geschundenes Blech und Dieselruß: Michael-Robert Gauß lässt die Uerdinger in Ehren ergrauen.


Foto: Gauß

Das Januar-Heft erscheint am **15. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

DETAILVERSESSEN

Der langjährige DR-Lokführer Michael Schuster baute sein H0-Reichsbahnidyll.


Foto: Stirl

RIOGRANDE
Dampf • Reise • Abenteuer
VIDEO-EXPRESS

Die Filmprofis

Mit der VI K durch Sachsen



Neben der legendären IV K und der als VII K bezeichneten Einheitslokomotive ist die VI K die bekannteste 750-mm-Schmalspurlokomotive in Sachsen. Als 1918 die ersten 15 Maschinen für die Heeresfeldbahnen geliefert worden, war der 1. Weltkrieg vorbei und so kamen die Loks allesamt nach Sachsen. Die leistungsfähigen Dampfloks bewährten sich so gut, dass zwischen 1923 und 1927 weitere 42 Exemplare für sächsische und zusätzlich fünf Maschinen für württembergische Schmalspurstrecken folgten. Anlässlich einer Sonderfahrt der Radebeuler Museumslokomotive 99 713 auf den Zittauer Schmalspurstrecken entstanden einmalige Bilder mit seltenen Reise- und Güterzügen inklusive Rollfahrzeugen. Die Technik der bulligen Lokomotivgattung wird ebenso erklärt wie ihr Einsatz auf allen anderen Linien. Mit seltenen Bildern aus den Dreißiger- und Siebzigerjahren wird dieser Film zu einer wahren Rarität.

Laufzeit 55 Minuten

DVD-Video: Best.-Nr. 6426 • € 22,95

Weitere RioGrande-Neuheiten auf DVD und VHS:



DVD Best.-Nr. 6341 • € 16,95
VHS Best.-Nr. 341 • € 12,75



DVD Best.-Nr. 6340 • € 16,95
VHS Best.-Nr. 340 • € 12,75



DVD Best.-Nr. 6425 • € 22,95
VHS Best.-Nr. 425 • € 19,95



DVD Best.-Nr. 5067 • € 19,95
VHS Best.-Nr. 9067 • € 19,95

Im gut sortierten Fachhandel!

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 36 • Fax 0 81 41/5 34 81 33 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
www.vgbahn.de